nei diversi campi dell'economia del mare riaffermando i valori legati agli interessi nazionali in modo armonico e congiunto, chiaramente nel rispetto del diritto internazionale e pattizio e degli ordinamenti degli Stati aderenti.

In questo contesto potrebbe valutarsi di dare ulteriore impulso all'Unione per il Mediterraneo (“UpM”)²²³, e cioè l'organizzazione intergovernativa fondata nel 2008 in occasione del Vertice di Parigi per il Mediterraneo, realizzato al fine di rafforzare il Partenariato euromediterraneo (“PEM”) istituito nel 1995 sotto il nome di Processo di Barcellona.

Come è noto, l'Unione ha tra i suoi obiettivi anche quello di promuovere la stabilità e l'integrazione in tutta la regione mediterranea, fungendo da *forum* di discussione di questioni strategiche regionali basato sui principi di comproprietà, codecisione e responsabilità condivisa tra le due sponde del Mediterraneo. Il suo obiettivo principale è quello di aumentare l'integrazione Nord-Sud e Sud-Nord nella regione mediterranea al fine di sostenere lo sviluppo socioeconomico dei diversi Paesi dell'area mediterranea e garantire la stabilità nella regione, favorendo lo sviluppo umano e promuovendo quello sostenibile²²⁴.

Anche in questo contesto, quindi, il Cipom potrebbe utilmente rappresentare un fattore coagulante degli interessi della “*blue economy*” diffusi, e accelerante nel processo di sintesi delle iniziative governative per l'area mediterranea.

²²³ L'UpM riunisce i Paesi dell'Unione europea e 15 Paesi delle sponde meridionali e orientali del Mediterraneo: Algeria, Bosnia-Erzegovina, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Mauritania, Monaco, Montenegro, Marocco, Autorità palestinese, Siria, Tunisia e Turchia. La Libia, invece, ne fa parte come Stato osservatore. L'Unione ha lo scopo di promuovere la stabilità e l'integrazione in tutta la regione mediterranea, al fine di sostenere lo sviluppo socioeconomico dei diversi Paesi e garantire la stabilità nella regione. A tal fine, individua e svolge attività di assistenza a progetti di interesse regionale, ai quali conferisce il proprio supporto. Questi progetti ed iniziative si concentrano su sei settori di attività, come prescritto dagli Stati membri dell'UpM: sviluppo imprenditoriale, alta formazione e ricerca, affari sociali e civili, energia e azioni per il clima, trasporti e sviluppo urbano, acqua e ambiente.

²²⁴ L'UpM prevede un doppio Segretario generale: uno nominato dai Paesi della sponda Sud ed uno nominato da quelli della sponda Nord. L'UE, attraverso la Commissione europea, partecipa all'UpM costituendo una traccia e un indirizzo per l'evoluzione della stessa Unione.

2.16 SICUREZZA

La “sicurezza” nel contesto del “Piano del mare” comprende, data la molteplicità delle tematiche coinvolte, un’inevitabile pluralità di accezioni. Esse spaziano da quella che è nota come *safety* e riguarda appunto la “sicurezza” di navi e imbarcazioni, quanto a dotazioni ed equipaggiamento, formazione degli equipaggi, organizzazione per la ricerca ed il soccorso in mare, fino alla *security*, ovvero le azioni preventive e le attività di contrasto attivo di atti illeciti via mare, fino alla sicurezza di proiezione. La *security* assume una connotazione più marcatamente militare quanto più ci si allontana dalle acque territoriali. Costituiscono, accezioni intermedie, quelle della sicurezza dei terminali portuali (c.d. “*Port Security*”) e quella derivante dai “comparti di specialità” delle Forze di polizia, tutti caratterizzati dal prefisso “sicurezza”, ivi inclusa la “sicurezza del mare”²²⁵. Quest’ultima, a similitudine degli altri comparti di specialità, è espressione della pubblica sicurezza con valenza eminentemente territoriale, riferibile anche agli ambiti marittimi nei quali lo Stato esercita la propria sovranità. Si aggiunge, inoltre, la sicurezza cibernetica e la “*maritime security*”, intesa come il contrasto alle attività illecite che precludono il libero uso del mare. Oggi, la dimensione marittima è sempre più al centro di contese e controversie internazionali e interne per il guadagno di un vantaggio strategico ed economico in una determinata area.

2.16.1 *Il quadro geopolitico e geostrategico*

La complessità degli scenari e l’ambiguità nell’interpretazione dei fenomeni alimentano un quadro geopolitico e geostrategico di difficile prevedibilità, caratterizzato da una continua evoluzione. Sempre più frequentemente, manifestazioni locali mostrano ripercussioni globali, rivelando come le differenti trame che compongono il manto della sicurezza siano fittamente intessute tra loro. In altri termini, tale portato alimenta il fenomeno che potremmo definire “globalizzazione dei

²²⁵Vds. d.lgs. 16 agosto 2016, n. 177, art. 2, comma 1, lett. c) 1).

fenomeni di insicurezza locale”, legando strettamente la sicurezza dell’Italia a quella del “Mediterraneo allargato” fino all’Indo Pacifico.

Non solo: il frequente ricorso a strumenti di “guerra ibrida” sfuma la linea di confine tra rivalità e scontro, ampliando l’estensione della “zona grigia” destinata al confronto, portando la sicurezza domestica e quella internazionale a convergere gradualmente in uno spazio di manovra attraversato trasversalmente da una continua competizione nei domini tanto operativo, quanto economico-finanziario, informativo e cibernetico, con preoccupanti prospettive di estensione al dominio spaziale e al dominio marittimo, incluso l’ambito subacqueo, quale vera e propria nuova dimensione di crescita, sviluppo e confronto.

Il complesso quadro fin qui descritto caratterizza lo stato di «competizione duratura», ovvero di tensione internazionale permanente e latente, per perseguire, anche attraverso l’adozione di comportamenti particolarmente assertivi, obiettivi specifici indicati nelle varie agende nazionali di politica estera. Ciò accade anche in mare, a causa dei fenomeni della territorializzazione e del “*lawfare*”, cioè di un uso strumentale, a volte spregiudicato, del diritto internazionale e del diritto internazionale marittimo in particolare.

Questi fenomeni mirano all’appropriazione degli spazi marittimi e all’accesso esclusivo delle risorse che in essi risiedono. I loro effetti sono particolarmente sensibili nel bacino del Mediterraneo, meno di un quinto della cui superficie è rimasta scevra da dispute da parte dei 21 stati costieri che vi si affacciano.

A questo proposito va sottolineato che negli ultimi anni la competizione fra i Paesi affacciati sul Mediterraneo per la definizione di proprie Zone economiche esclusive (ZEE) ha “territorializzato” il mare di casa (v. *supra* par. 2.1). Dall’ideale del mare libero e sicuro alla realtà delle acque contese e contestate il salto di qualità è considerevole. Siamo una generazione indietro rispetto agli altri “Paesi medioceanici” perché ci siamo rappresentati il Mediterraneo come dovrebbe essere invece di studiare come sia. Recuperare il terreno perduto, anche in termini di percezione e comunicazione pubblica, è urgente. Il varo della legge che promuove la definizione di

una nostra ZEE (v. *supra* par. 2.1.4) offre l'occasione per rivendicare e proteggere l'area marittima che riteniamo essere di nostra responsabilità, sulla base del diritto internazionale.

2.16.2 L'approccio alle sfide

La sorveglianza e il controllo delle acque d'interesse nazionale – in un'accezione più ampia – necessitano di una risposta multilivello – inter-agenzia e interministeriale – in grado di coprire un'ampia area geografica che includa sia le aree marittime di diretta responsabilità – incluse la ZEE e la Zona contigua (v. *supra* par. 2.1) – sia le aree oltre la giurisdizione nazionale lungo le principali rotte commerciali.

Negli spazi marittimi di giurisdizione e, in proiezione, oltre i loro limiti, l'Italia persegue la difesa e sicurezza marittima sia nell'ambito del sistema di alleanze euroatlantiche sia direttamente, svolgendo un'attività di deterrenza, prevenzione e contrasto alle attività illecite in mare. Essa svolge inoltre una mirata attività di presenza e sorveglianza nelle aree di maggiore interesse nazionale, in prossimità di quelle ove si sviluppano delle crisi regionali e lungo le linee di approvvigionamento strategico.

Assume carattere prioritario preservare la libertà di navigazione, in particolare nei punti di “strozzatura”, c.d. “*choke points*”. Rilevano tra questi lo Stretto di Sicilia e i Mari Adriatico e Jonio, caratterizzati dalla straordinaria valenza commerciale e securitaria delle rotte e dei dotti che vi scorrono.

Nel merito, lo Stretto di Sicilia offre la possibilità di controllare la rotta transoceanica Est-Ovest fra Indo-Pacifico e Atlantico. Lungo l'asse Sud-Nord vi scorrono una parte sempre più importante dei flussi energetici, oltre ai flussi migratori che hanno origine nel Sahel e nell'Africa profonda, orientale e occidentale, nonché ai traffici illeciti di sostanze stupefacenti e distinte forme di contrabbando gestiti da organizzazioni criminali, anche a carattere internazionale.

Anche i Mari Adriatico e Jonio rivestono un primario interesse strategico euroatlantico e sono teatro di diverse iniziative sotto egida nazionale – quale l'“*Adrion*” – o di altri

Paesi, quali quella dei Tre Mari²²⁶. Adriatico e Jonio completano infatti una cerniera lungo l'asse Nord-Sud che corre dall'Artico al Mar Nero e al Mar Mediterraneo, attraversando il Mar Baltico e sfociando nell'Indopacifico.

Tale azione costituisce un fattore abilitante per l'attività di tutti gli operatori del *cluster* marittimo nazionale e internazionale, perché ne rappresenta il pre-requisito: un mare poco sicuro è un mare più costoso.

Infatti, in assenza della libertà di navigazione e dell'uso sicuro del mare, il nostro sistema di *import-export* rischierebbe lo stallo offrendo un vantaggio competitivo ad altre rotte e porti lontani dalla principale direttrice commerciale/mercantile mediterranea²²⁷.

L'area del "Mediterraneo allargato", in cui si proietta l'azione della difesa, costituisce un settore di elevata rilevanza strategica ed economica.

Nel corso dei precedenti decenni, si è assistito a un progressivo ampliamento dei suoi confini concettuali, funzionale ad includere cause e origini dei principali fenomeni convergenti nella sfera degli interessi strategici nazionali. Nel quadro di questi interessi rientrano la libertà di navigazione, il commercio e il connesso sistema di trasporti, le sopra menzionate risorse energetiche, il posizionamento diplomatico, economico, industriale, la ricerca scientifica, la difesa dei connazionali all'estero, la promozione ampia e trasversale della marittimità.

Il concetto di "Mediterraneo allargato", come già definito, è pertanto in continuo divenire e non è ancorato a rigidi vincoli geografici.

La presenza di importanti fattori di criticità (radicati in particolare nei sottosistemi meridionale e orientale), nonché la coesistenza di interessi spesso divergenti di attori

²²⁶ L'iniziativa dei Tre Mari – Baltico-Nero-Adriatico – è promossa dalla Polonia con l'avallo statunitense, con la Romania in Mar Nero e la Croazia in Adriatico che agiscono da perni. Un'iniziativa pervasivamente duale, civile e militare, che abbraccia i settori dell'approvvigionamento energetico, delle infrastrutture autostradali e ferroviarie e quello dello sviluppo della portualità, coi progetti europei del corridoio Gdynia/Danzica-Trieste e del progetto nazionale di alta velocità Trieste-Ancona.

²²⁷ Episodi come quello dell'incagliamento della nave portacontainer Ever Given nel Canale di Suez ne hanno mostrato con chiarezza la vulnerabilità e le conseguenze critiche sull'intero sistema di logistica e approvvigionamenti mondiale.

interni ed esterni all'area (quali Russia e Cina) sono elementi che continuano ad alimentare la complessità e la mutevolezza dello scenario.

La crescente rilevanza di dimensioni d'azione non-fisiche (quali *cyberspazio* o dominio informativo), la citata interdipendenza di fondo dei fenomeni regionali e la necessaria condivisione di interessi nei beni pubblici globali (i c.d. "*global commons*") rendono dunque opportuno individuare un orizzonte strategico maggiormente elastico.

Inoltre, gli eventi che hanno interessato infrastrutture critiche sottomarine implicano un urgente approfondimento delle già attuali tematiche inerenti le capacità esprimibili nell'ambiente subacqueo. Si pensi che già oggi la quasi totalità dei dati trasmessi per le comunicazioni digitali viaggia su cavi sottomarini. Allo stesso tempo, oltre l'80% dei fondali di mari e oceani risulta inesplorato. In tale ambiente, però, la rapida innovazione tecnologica avvenuta negli ultimi tempi ha consentito di compiere passi straordinari, rendendo di fatto sempre maggiore – ed a basso costo – l'accessibilità alle alte profondità e ai fondali marini. Ciò schiude la disponibilità di nuove risorse (energetiche, minerarie, ittiche) a disposizione delle comunità. Contestualmente, la diffusa accessibilità incrementa anche le minacce e i rischi che possono concretizzarsi nell'ambiente subacqueo e in particolare alle infrastrutture di sensibilità strategica. Questa configurazione, insieme alla prospettiva di un prossimo incremento della "abitabilità" degli abissi e dei fondali, rende di fatto l'ambiente marino sotto la superficie una vera e propria dimensione fisica, la quinta dopo terra, aria, acqua e spazio. Di conseguenza è necessario predisporre un'organizzazione che permetta di regolarizzare sia a livello nazionale che a livello internazionale le interazioni in questa dimensione, in particolare in termini di *governance*, di sfruttamento e di tutela.

In sintesi, è necessario proteggere il complesso sistema produttivo e di trasporto marittimo composto dalle linee di comunicazione, dai porti, dagli interporti, dai centri nodali di smistamento e dal retroterra della catena logistica, dalla flotta mercantile, crocieristica e peschereccia, nonché dagli oleodotti e gasdotti sottomarini, dalle navi e piattaforme petrolifere *offshore* e dai parchi eolici marini. Temi, questi, che in passato

sono stati trattati esclusivamente per i loro risvolti economici e che richiedono d'essere invece ricondotti in un'unica visione strategica d'insieme.

In particolare, dovrà essere mantenuta una forte attenzione sul mantenimento del controllo di alcuni *asset* strategici, come i principali porti, utilizzando tutta la strumentazione giuridica e finanziaria disponibile per evitare che eventuali investimenti esteri possano limitare l'autonomia strategica della nostra Nazione. Negli ultimi anni vi è stato, infatti, un esplicito interessamento a questi scali da parte straniera. Questioni che abbiamo finora trattato come locali e unicamente commerciali, mentre ne è evidente il grado strategico. Lo scalo di Taranto è ideale da e verso Suez (come tale individuato dalla Cina oltre vent'anni fa, nel contesto delle “vie marittime della seta”), quello di Trieste, non solo quale emporio mitteleuropeo ma come perno delle connessioni infrastrutturali, militari e civili, fra Adriatico e Baltico.

La sorveglianza e il controllo degli spazi marittimi d'interesse nazionale – nell'accezione più ampia ed estesa a tutte le dimensioni – necessitano dunque di un'azione multilivello, inter-agenzia e interministeriale, che deve sfociare nel coordinamento di tutte le risorse militari e civili nazionali, con un approccio integrato con i nostri alleati e *partner*. Quest'azione deve essere, inoltre, concettualmente declinata ovunque risiedano i nostri interessi nazionali. Si tratta di un'area estremamente ampia, che supera i confini delle acque di giurisdizione nazionale e si estende oltre il “Mediterraneo allargato”.

Su questa base allargata (medio-oceanica) poggia l'interesse italiano per le vastità marine. L'Italia non è una grande potenza mondiale e non ha una diretta proiezione negli oceani Atlantico e Indo-Pacifico. Ma la sua sicurezza nel mare di casa – il Mediterraneo classico – dipende dalla sicurezza nell'Oceano mondo.

Necessariamente, mentre negli spazi più prossimi l'Italia esercita prevalentemente le proprie responsabilità in maniera diretta, per garantire la sicurezza marittima di quelli più distanti essa tende progressivamente a ricorrere ad accordi e alleanze internazionali. Ciò richiede:

- l'impiego sinergico di tutti gli strumenti del potere nazionale (Politico, Diplomatico, Informativo, Militare ed Economico) per l'affermazione e la tutela degli interessi sul mare;
- la condivisione delle informazioni necessarie a mitigare i rischi identificati;
- il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare;
- la condivisione delle informazioni relative ai traffici marittimi;
- il raccordo operativo tra le varie amministrazioni competenti, ai fini di porre in essere un'azione unitaria dello Stato sul mare.

Risulta pertanto indispensabile mitigare i fattori di rischio indentificati, nonché monitorare il traffico e le minacce a cui questo si dovesse trovare esposto – ad altissime profondità ed anche ben oltre i confini nazionali – tra cui potremmo annoverare, senza esclusione di altre fattispecie:

- il crimine marittimo e la pirateria, incluse attività come il contrabbando, il traffico di sostanze stupefacenti e di persone, gestite da organizzazioni anche a carattere internazionale: sistemi sempre più complessi e interconnessi offrono opportunità di interferenze e azioni malevole. Nei prossimi decenni i conflitti, il degrado economico e i cambiamenti climatici potrebbero aumentare i livelli di instabilità, il numero di stati falliti o scarsamente governati, generando condizioni sempre più favorevoli al crimine marittimo e alla pirateria. L'Italia continuerà ad impegnarsi – insieme con alleati e partner – per rafforzare le proprie capacità e il quadro normativo per il contrasto alla criminalità organizzata e alla pirateria. Occorrerà sviluppare quindi a livello inter-agenzia e interministeriale un processo di revisione continua delle linee guida per il coordinamento e il contrasto di tali minacce;
- la pesca indiscriminata, nota anche come pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU, *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing*), rappresenta una seria minaccia per le risorse ittiche e gli ecosistemi marini. Questa pratica dannosa implica lo sfruttamento del mare al di fuori dei confini legali e dei

regolamenti stabiliti dalle autorità competenti. L'Italia, come molti altri Paesi, si impegna attivamente nella lotta alla pesca indiscriminata e nella promozione di pratiche sostenibili e responsabili. La gestione e la conservazione delle risorse ittiche sono cruciali per garantire la sostenibilità a lungo termine degli *stock* e preservare gli ecosistemi marini. Per contrastare la pesca indiscriminata, l'Italia adotta diverse misure a livello nazionale e internazionale, nel rispetto degli accordi internazionali sottoscritti e della partecipazione alle organizzazioni internazionali di riferimento. L'obiettivo principale è garantire la sostenibilità delle risorse ittiche preservando gli ecosistemi marini per le generazioni future.

- lo sfruttamento indiscriminato e incontrollato dei fondali marini che, oltre che portare all'appropriazione esclusiva di risorse naturali, potrebbe arrecare indirettamente danni gravissimi all'ambiente anche nelle aree limitrofe.
- il terrorismo: le sempre più diffuse aree di instabilità e conflitto, così come le diverse piattaforme digitali, continueranno a fornire una base per l'attività terroristica (indipendente o riconducibile ad organismi statali) attraverso attacchi a navi o infrastrutture strategiche *offshore*. Le metodologie di attacco potrebbero nel tempo evolvere, includendo l'impiego di tecnologie emergenti che hanno anche aperto l'accesso agli spazi subacquei ad un numero sempre maggiore di attori a costi sempre più contenuti. Assistiamo a una nuova corsa agli "abissi" e, alla luce degli attuali scenari, è necessario agire in anticipo per predisporre adeguate condizioni di tutela degli interessi nazionali che insistono in tale dimensione. Sarà quindi necessario disporre di un ampio ventaglio di capacità dispiegabili anche ad altissime profondità, in grado sia di garantire il controllo e la tutela della dimensione subacquea, ivi comprese le infrastrutture che vi risiedono, sia un'adeguata capacità di monitoraggio e intervento. Ancora una volta un approccio condiviso e collaborativo, sia nel contesto nazionale sia internazionale, è alla base delle soluzioni di prevenzione e contrasto;
- gli attacchi cibernetici: il tasso di cambiamento tecnologico sta rendendo le infrastrutture critiche nazionali sempre più vulnerabili agli attacchi informatici.

L'Italia è tra i Paesi che più si sta impegnando per lo sviluppo di *standard*, regolamenti e linee guida appropriate in questi settori. In questo campo è fondamentale condividere la responsabilità della tutela e della protezione tra istituzioni ed industria nell'ottica sia di sviluppare nuovi sistemi di protezione, sia di aumentare la resilienza del sistema nazionale.

Tutto ciò è perseguibile attraverso un quadro aggiornato della situazione marittima, da condividere a livello interforze, interagenzia e interministeriale, a beneficio di tutte le amministrazioni e nel rispetto delle loro diverse competenze. Tale dispositivo avrà il suo naturale riferimento nel Cipom. Le modalità di implementazione del Dispositivo interministeriale sono decise in ambito di Governo.

Le sfide che nel nostro tempo provengono dal mare e dai suoi fondali richiedono un approccio collegiale integrato e sinergico che coinvolga tutti gli attori, istituzionali e non, con funzioni e competenze attinenti alla marittimità.

La sicurezza marittima può dunque essere garantita solo attraverso un'azione coordinata, condivisa e integrata in una visione d'insieme, fra tutte le strutture civili e militari che vi partecipano, a livello locale come a quello nazionale, unitamente allo sviluppo e alla valorizzazione di un patrimonio tecnologico avanzato e all'avanguardia, nel cui ambito è indispensabile garantire una cornice di sicurezza abilitante per le attività del *cluster* marittimo.

3. CONCLUSIONI

Ciò che è emerso con forza nella redazione del Piano del mare è l'esigenza di esprimere una visione armoniosa, alta e onnicomprensiva, per fare di questo documento uno strumento di programmazione unitario e coordinato sulle strategie da adottare nelle politiche del mare.

L'Italia intende guardare al mare oltre l'orizzonte con occhi nuovi e con un diverso approccio che non sia soltanto economicistico, ma anche con una chiara strategia di sicurezza, in un Mediterraneo baricentro tra interessi di diverse Potenze e, quindi, in una posizione esposta e da tutelare. Ecco perché si rende necessario superare la visione essenzialmente commerciale che l'Italia ha finora avuto della geopolitica marittima.

È ormai urgente adottare dei provvedimenti che incentivino la competitività delle nostre imprese, delle nostre associazioni, dei nostri territori, con particolare attenzione alle isole minori; dei provvedimenti che tutelino il nostro patrimonio marino, accompagnando la transizione dalla “crescita blu” ad una economia del mare sostenibile;²²⁸ dei provvedimenti che rendano più efficiente ed efficace l'azione complessiva dello Stato sul mare, in termini di sicurezza nazionale, sul rispetto dei vincoli internazionali e di tutela della territorialità delle acque.

In particolare, si rende necessario sviluppare azioni coerenti con le direttrici che possano anche:

- snellire la burocrazia, semplificando i rapporti tra imprese, territori e PA, riducendo il numero di passaggi e i tempi per compierli, attraverso la messa a sistema degli interlocutori istituzionali; imprenditori marittimi e istituzioni devono raccordarsi agevolmente semplificando il livello regolatorio, di intese, nulla osta e altri atti di assenso comunque denominati, nella stesura delle normative attuative di settore da parte dei dicasteri competenti attraverso l'attivazione di conferenze di servizi semplificate;
- adottare normative chiare e politiche fiscali certe, al fine di rendere più competitive le filiere del mare;

²²⁸ Comunicazione della Commissione Europea 17 maggio 2021, n. 240 *final*.

- internazionalizzare, promuovere e comunicare l'economia del mare "*Made in Italy*";
- digitalizzare l'intero settore marittimo, per conferirgli maggiore competitività e appetibilità a livello internazionale, colmando i *gap* di interconnessione nazionale attraverso l'adozione di un'unica banca dati in cui gli attori pubblici e privati possano far convergere ed attingere l'informazione, partendo dagli strumenti per la pianificazione spaziale, per semplificare e velocizzare le procedure autorizzative; tale strumento potrebbe essere gestito dal Cipom (o dal Ministero della Protezione Civile e del Mare) ed essere messo a disposizione di tutte le pertinenti realtà pubbliche e private;
- rafforzare quantitativamente e qualitativamente la rappresentanza della marittimità italiana nell'Unione Europea e nelle sedi internazionali preposte;
- allineare la normativa del settore marittimo a quella già assai attenta dell'Unione Europea, evitando d'adottare delle norme più restrittive solo per l'Italia, norme che avrebbero il solo effetto di penalizzare la nostra competitività;
- inquadrare in maniera trasversale il tema della formazione del personale marittimo e del mantenimento delle relative qualifiche, cui è necessario guardare, anche in questo caso, con occhi orientati alla semplificazione e alla competitività;
- attuare delle politiche ambientali orientate alla sostenibilità, nelle dimensioni ecologica, economica, sociale e giuridica, che coinvolgano nel processo le attività produttive;
- favorire e sostenere *network* e *cluster* nazionali di tutti gli utenti del mare, partendo da quelli istituzionalmente riconosciuti a livello nazionale ed europeo, anche attraverso nuovi sistemi tecnologici innovativi, che possano rafforzare e maggiormente qualificare l'offerta marittima italiana sia a livello nazionale che internazionale;
- facilitare le sinergie tra istituzioni, territori, imprese, associazioni, autorità civili, autorità militari e cittadini che operano sul e per il mare;

- affrontare in maniera innovativa la questione del dragaggio dei porti e dei loro accessi; si tratta di un aspetto estremamente delicato, che rischia di penalizzare i nostri sorgitori e, con essi, i nostri imprenditori marittimi; un tema, questo, che abbraccia interessi trasversali e richiede un approccio parimenti trasversale, consapevole ma agile;
- incentivare la transizione energetica, attraverso un’azione dello Stato consapevole e determinata;
- sostenere l’innovazione tecnologica, mettendo insieme il mondo delle imprese e il mondo della ricerca, che è alla base della competitività delle nostre imprese marittime;
- migliorare l’efficienza e l’efficacia dell’azione complessiva dello Stato sul mare;
- promuovere, a cominciare dalla scuola primaria, una nuova cultura del mare, attraverso l’approccio multidisciplinare (letteratura, mito, storia, antropologia, economia, archeologia, scienza, arte), finalizzato ad approfondire la conoscenza di questo straordinario elemento della natura per migliorarne la salvaguardia e la valorizzazione.

In sintesi, è necessario addivenire a un punto d’equilibrio tra esigenze apparentemente contrastanti.

La disciplina delle attività marittime deve essere permeata: da unicità di visione, perché è unico il patrimonio del mare; da trasversalità, perché nello scrivere una norma è fondamentale la consapevolezza degli effetti che inevitabilmente si riverberano su più ambiti, una consapevolezza marittima, che richiede una formazione e una preparazione specifiche; da omogeneità d’applicazione, perché gli operatori economici hanno esigenza di confrontarsi con procedure agili, consolidate e prevedibili, pur nel rispetto della tutela di peculiarità locali meritevoli di attenzione.

Serve adottare un approccio corale, per orientare le politiche del mare in maniera armoniosa, per sprigionare le straordinarie potenzialità marittime dell’Italia, per

sostenere lo sviluppo d’iniziative tese a valorizzare il patrimonio delle opportunità di cui disponiamo.

Questo sforzo implica anche la diffusione della cultura marittima, il recupero e la valorizzazione delle nostre antiche tradizioni marinare, l’accento sulla comunicazione e sulla promozione di un pensiero strategico. Per essere efficace, questa trasformazione deve poggiare su una solida base culturale e sulla più ampia partecipazione non solo dei soggetti strettamente interessati, ma di tutti i cittadini.

4. APPENDICE

Il presente “Piano del mare” nazionale è il risultato della sinergica azione di coordinamento, programmazione ed indirizzo strategico svolta dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), istituito con il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, legge 16 dicembre 2022, n. 204, e presieduto dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare e composto dai seguenti Ministri:

- Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale;
- Ministro della difesa;
- Ministro dell’economia e delle finanze;
- Ministro delle imprese e del *made in italy*;
- Ministro dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste;
- Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica;
- Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- Ministro della cultura;
- Ministro del turismo;
- Ministro per gli affari regionali e le autonomie;
- Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.

Il presente “Piano” è stato redatto con il supporto della Struttura di missione per le politiche del mare e il contributo dei sottoelencati dieci esperti, nominati dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare ai sensi dell’art. 9, comma 2 del d.lgs. n. 303 del 1999:

- ACAMPORA Dott. Giovanni - Presidente ASSONAUTICA;
- CARACCILO Prof. Lucio - Professore di relazioni internazionali e studi strategici, direttore della rivista “Limes”;
- CATAUDELLA Prof. Stefano - Professore emerito di ecologia applicata nell’Università di “Tor Vergata”;
- CORDARO Avv. Salvatore - Avvocato cassazionista - già assessore della Regione siciliana al Territorio e all’ambiente;
- NONES Prof. Michele - Già consigliere PCM e ministeriale per questioni di sicurezza; Vicepresidente IAI;
- PISANI Dott. Vincenzo - Fondazione Leonardo Civiltà delle Macchine;
- RIBUFFO Amm. Pierpaolo - Ammiraglio di Divisione - Comandante Interregionale Marittimo Nord;
- ROSSI Avv. Alberto - Segretario generale ASSARMATORI;
- SISTO Dott. Luca - Direttore generale CONFITARMA;
- TELLARINI Prof.ssa Greta - Professoressa di diritto della navigazione e dei trasporti.

Hanno altresì contribuito al “Piano”, nella qualità di Consiglieri del Ministro:

- Prof. Claudio GAMBINO, professore associato di geografia nell'Università Kore di Enna;
- Avv. Giacomo GARGANO, professore associato di diritto amministrativo nell'Università Kore di Enna;
- Capitano Luigi LANERA;
- Avv. Elda TURCO BULGHERINI, già professore ordinario di diritto della navigazione nell'Università Tor Vergata di Roma.

Portatori di interesse o stakeholder:

• AGCI – AGRITAL	• CONFETRA	• LEGAPESCA COOP
• AGRIPESCA - UCI	• COLDIRETTI - IMPRESA PESCA	• LEGA NAVALE
• AERO	• CONFARCA	• LEONARDO S.P.A.
• AIAD	• CONFCOMMERCIO	• MAREVIVO
• AIDNI	• CONFINDUSTRIA	• OGS TRIESTE
• AIDIM	• CONFINDUSTRIA NAUTICA	• OP TONNIERI DEL TIRRENO
• AIPAS	• CONFTRASPORTO	• OSSERVATORIO NAZIONALE PER LA TUTELA DEL MARE
• ALL.PESCA	• CONFITARMA	• OSSERVATORIO NAZIONALE PESCA
• ALIS	• CONFISAL PESCA	• PESCAGRI - CIA
• ANCI	• CONFIMPRESE DEMANIALI ITALIA	• SAIPEM
• ANASPED	• CONFARTIGIANATO IMPRESE BALNEARI	• SNAM
• ANEV	• CONFESERCENTI	• RINA
• ANCIM	• CONSORZIO MEDITERRANEO	• TIM S.P.A. (SPARKLE)
• ANIM	• CONF TURISMO - CONFCOMMERCIO	• TERNA
• ANCIP	• DCGCMCC	• SEGRETARIATO UNIONE PER IL MEDITERRANEO
• ALLEANZE COOP. ITALIANE PESCA	• DRASS	• SIB ITALIA
• AMI	• ELETTRICITA' FUTURA	• SIB CONFCOMMERCIO
• AMA	• ENI	• UE COOP
• ANAPI	• ELETTRONICA S.P.A.	• UGL AGROALIMENTARE
• ANGOPI	• FEDERCOOPESCA	• UILA PESCA
• ANTEP	• FAITA FEDERCAMPING	• UIL TRASPORTI
• ANTA	• FAI CISL	• UGL MARE

- ASSITERMINAL
- API
- ARCHEOCLUB ITALIA
- ARCI PESCA FISA
- ARPACAL
- ASSOCAD
- ASSOARPA
- ASSONAVE
- ASSAGENTI
- ASSARMATORI
- ASSORIMORCHIATORI
- ASSOPORTI
- ASSOCIAZIONE MARINERIE D'ITALIA
- ASSOCIAZIONE PESCA AGRICOLA
- ASSOBALNEARI
- ASSOCOSTIERI
- ASSOITTICA
- ASSOGASLIQUIDI-FEDERCHIMICA
- ASSOLOGISTICA
- ASSONAT
- ASSONAUTICA
- ASSORISORSE
- ASSOMARINAS
- ASSOTURISMO
- ASSOITTICA
- BE.WA.RE.
- CLIA
- BIG - CLUSTER TECNOLOGICO NAZIONALE
- CNA
- CNSD
- FEDAGRIPESCA - CONFCOOPERATIVE
- FEDERAGENTI - ASSAGENTI
- FEDEPILOTI
- FEDERALBERGHI
- FEDERBALNEARI
- FEDESPEDI - ANTEP
- FEDERIMORCHIATORI
- FEDER OP.IT
- FEDERLOGISTICA
- FEDERTERZIARIO
- FEDERAZIONE DEL MARE
- FEDERMARE
- FEDERPESCA
- FEDERTURISMO
- FINCANTIERI S.P.A.
- FIBA CONFESERCENTI
- FIPIA
- FILT-CGIL
- FIPO
- FIPSAS CONI
- FIT-CISL
- FLAI CGIL
- GREENPEACE
- IMPRESA PESCA - ASS. PESCA ED ACQUACOLTURA
- INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS
- ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE
- INTERMARINE S.P.A.
- ITS ACADEMY FONDAZIONE CABOTO
- LEGACOOP - AGROALIMENTARE
- LEGAMBIENTE
- UNASCA
- UNEM
- UNCI - AGROALIMENTARE
- UNIPOINT - FISE
- UNICOOP PESCA
- USCLAC - UNCDIM
- WEST MED - NATIONAL HUB
- WWF

Amministrazioni pubbliche ed Enti pubblici:

- Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
- Ministero dell'Interno
- Ministero dell'Istruzione e del Merito
- Comitato Offshore
- Dipartimento per le Politiche di coesione
- CONI
- ANPAL
- INAIL
- INPS

Enti di ricerca:

- Centro Resilienza Coste
- CESMAR
- Comitato Sicurezza delle Attività Off-shore
- CNR
- CONSIMA
- ENEA
- EURISPES – Osservatorio Isole Minori
- ISPRA
- Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale
- NOEL - UNIVERSITA' MEDITERRANEA
- OGS TRIESTE
- Università La Sapienza – Cattedra di Geologia Marina (Prof. F. CHIOCCI)
- Università Roma 3
- INGV

Il flusso di lavoro prodromico all'approvazione del primo "Piano del mare" italiano è iniziato il 29 marzo 2023 con la prima riunione del Cipom nella quale il Presidente, il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Senatore Nello Musumeci, ha illustrato il metodo di lavoro che le articolazioni amministrative dipendenti avrebbero seguito per raggiungere detto importante primo obiettivo, evidenziando come lo stesso sarebbe stato il più inclusivo possibile, dando voce a tutti i portatori d'interessi e alle amministrazioni facenti parte del Cipom.

A tal fine, dopo questo primo incontro, la Struttura di Missione per le Politiche del Mare ha organizzato dieci audizioni tematiche con tutti gli *stakeholder* in ambito marittimo, al fine di acquisire dagli stessi tutte le criticità

rappresentate, nonché le informazioni necessarie per realizzare un Piano completo che consentisse di elaborare possibili soluzioni rispetto alle citate criticità per un rilancio complessivo della *blue economy* nazionale.

Nello specifico, le audizioni hanno riguardato le seguenti aree tematiche, con la partecipazione riepilogata nella *Tabella 1* di seguito riportata:

- 26 aprile 2023 (“Porti e logistica”);
- 28 aprile 2023 (“Rotte marittime e spedizioni”);
- 3 maggio 2023 (“Ecosistemi, biodiversità e risorse marine viventi”);
- 10 maggio 2023 (“Risorse energetiche, immersioni e geologia marina”);
- 17 maggio 2023 (“Beni culturali, turismo/crociera, sport, demanio marittimo”);
- 23 maggio 2023 (“Sicurezza; promozione e proiezione del sistema marittimo nazionale a livello internazionale”);
- 29 maggio 2023 (“Lavoro e formazione”);
- 29 maggio 2023 (“Isole minori”);
- 5 giugno 2023 (“Lavoro e formazione. – Settore della pesca”);
- 7 giugno 2023 (“Approfondimenti”).

In data 5 luglio 2023, sono stati convocati, per un ulteriore confronto sul redigendo Piano, i Vertici della Marina Militare, della Guardia di Finanza e del Corpo delle Capitanerie di porto, nonché delle Agenzie del Demanio e delle Dogane.

Le audizioni per il “Piano del mare” hanno richiesto un’intensa attività di gestione e coordinamento da parte della Struttura di Missione per le Politiche del mare che ha organizzato e svolto, alla presenza dei dieci esperti designati, un totale di n. 83 audizioni, ascoltando oltre n. 190 *stakeholder* e raccogliendo n. 139 contributi presentati dai diversi portatori d’interesse.

Si evince un’elevata percentuale di partecipazione alle audizioni, sintomo di un forte interesse alle tematiche della *blue economy* nazionale, sia da parte dei portatori di interesse che da parte delle Pubbliche Amministrazioni, raggiungendo, in vari casi, livelli di partecipazione molto vicini al 100%.

Terminate le audizioni degli *stakeholder*, si è proceduto a elaborare la prima bozza di Piano del mare.

Il 28 giugno 2023 è stata convocata la seconda seduta del Cipom al fine di illustrare, alle diverse Amministrazioni facenti parte del Comitato, l’andamento dei lavori di redazione del Piano e la necessità di un continuo coinvolgimento delle stesse per eventuali osservazioni e ampliamento delle aree tematiche trattate dal Piano.

Il presente “Piano del mare” è stato approvato all’unanimità il 31 luglio 2023, nel corso della terza seduta del Cipom.