

[La circular economy come
una green strategy per
il profondo blu del Mezzogiorno]

maritime
economy

2018

Il presente saggio è stato selezionato nell'ambito del "Premio Rassegna Economica 2017" e pubblicato sul numero 1 - 2017 della rivista internazionale "Rassegna Economica" in qualità di quarto classificato nel filone "Le caratteristiche competitive e le dinamiche evolutive della Maritime Economy in Italia e nel Mezzogiorno"

Lo studio è stato realizzato da
Ilaria De Benedictis e Mario Fordellone.

**For more information please visit the websites
www.sr-m.it | www.srm-maritimeconomy.com**

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM.

Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate.

Le illustrazioni e le infografiche presenti nello studio sono da intendersi come immagini e non come mappe, per cui l'equivalenza delle aree e dei confini potrebbe non essere rispettata.

La pubblicazione non può essere copiata, riprodotta, trasferita, distribuita, noleggiata o utilizzata in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo, così come l'alterazione delle informazioni elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell'autore.

Non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso di consenso, lo studio non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo.

La riproduzione del testo anche parziale, non può quindi essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Cover design e progetto grafico: Marina RIPOLI

Infografiche: Raffaella QUAGLIETTA

INDICE

Premessa 4

I porti e le città 5

Blue e Green Economy in Italia 6

La Green Economy per un porto sostenibile 8

Divario Nord e Sud Italia nella Blue Economy 10

L'Economia Circolare per il rilancio del Mezzogiorno 12

Conclusioni 15

Bibliografia 15

Premessa

La profonda comprensione del rapporto tra l'uomo e il mare, è la chiave della sostenibilità delle città del mare. Le città del mare rappresentano lo scenario perfetto all'interno del quale testare nuove metodologie di sviluppo economico dell'intera area circostante. Le innovazioni che si sono finora avute relativamente ai nodi portuali sono state capital intensive e land intensive, innovazioni che hanno aggiunto al quadro dei costi e benefici nuovi costi per la collettività locale, la quale deve far fronte al continuo aumento di inquinamento, rifiuti prodotti e sottrazione di spazio costiero destinato ad utilizzi alternativi. Negli ultimi anni i divari tra le regioni, del Nord e del Sud Italia, generati in termini di PIL pro-capite, si sono ulteriormente aggravati, il che ha determinato come principale conseguenza l'aumento del tasso di disoccupazione. Il Mezzogiorno d'Italia soffre di una condizione storica di sottosviluppo, sebbene si concentrino proprio in quest'area le più ampie possibilità di sviluppo e di crescita, considerando l'enorme spreco di risorse sia umane che finanziarie che hanno caratterizzato l'area interessata (Côté, Raymond, and Zhe Liu, 2016).

L'Economia Circolare rappresenta la migliore strategia da attuare per il rilancio del settore marittimo, in quanto il sistema economico circolare è basato sulla riusabilità di prodotti e materie e sulla rigenerazione (e resilienza) delle risorse naturali (MacArthur E., 2013). Questo approccio permette di creare e mantenere il valore in ogni anello/passaggio del sistema economico eliminando gli effetti indesiderati dell'attuale sistema lineare. Se si interviene nella fase di progettazione dei beni e dei processi produttivi è possibile contrastare l'esaurimento delle risorse naturali, prevenire la produzione di rifiuti, le emissioni di gas serra e l'utilizzo di sostanze nocive. Per fare in modo che il porto di Napoli e così anche per l'intero Mezzogiorno si avvii allo sviluppo, è importante che vi sia l'integrazione con il mondo dell'innovazione e della ricerca e l'insediamento di attività ad alto valore aggiunto nei punti franchi, in particolare sarebbe opportuno che vi siano studi sul territorio che permettano di approfondire in maniera completa le diverse potenzialità, creando soprattutto un legame solido e proficuo con il mondo globale delle imprese ad alto contenuto tecnologico. In questo modo si attrarranno nuovi investimenti produttivi, che innesceranno un processo virtuoso in grado di generare ricadute su tutto l'ecosistema, dalla formazione al lavoro, dalla ricerca all'industria.

I porti rappresentano un crocevia intermodale di merci e risorse e costituiscono un punto di partenza ideali per la realizzazione di modelli organizzativi basati sul concetto della simbiosi industriale. Di conseguenza, i porti hanno accesso a: rifiuti organici, risorse bioenergetiche di area, biomassa da catene di approvvigionamento in transito, energia da attività ad alta intensità energetica il luogo adatto per innescare

il circolo vizioso di crescita che la circular economy può dar vita (Mossay P., 2003).

L'elaborato è strutturato come segue: nel primo paragrafo tratteremo il rapporto storico che lega alcune città italiane al proprio porto; nel secondo paragrafo affronteremo il concetto di BLUE e GREEN economy riportato nella dimensione italiana; nel terzo ci occuperemo del porto di Trieste visto come esempio di porto sostenibile, nel quarto paragrafo affronteremo il divario economico esistente tra Nord e Sud Italia per quanto concerne la Blue Economy; nel quinto infine tratteremo l'Economia Circolare e di come questa nuova forma di economia possa essere applicata come opportunità di rilancio del Sud Italia.

I porti e le città

Ci sono porti che restano dei semplici approdi o ancoraggi, mentre altri diventano palcoscenici e infine mondi. Ma qual è il rapporto che esiste tra i porti e le città? Non esiste uno standard, ogni città è un caso a sé, ogni città vive in modo diverso e particolare il rapporto con il proprio porto. L'Italia conta 15 grandi porti, punti di arrivo e partenza di grosse quantità di merci solide, liquide e di passeggeri.

Alcune città italiane sono cresciute e si sono sviluppate intorno e grazie al porto, altre che vivono con esso un rapporto di interdipendenza, ed altre ancora che lo ignorano e lo spingono verso i margini, come Napoli ed altre città del Mezzogiorno che sprecano così la possibilità di rilanciare l'economia della propria città e di conseguenza dell'intera regione (Capasso, 2005). Nonostante questi diversi aspetti, i porti e le città rappresentano importanti punti di forza per l'attività industriale, registrando vasti flussi di risorse sia nella zona portuale sia in quella circostante. Ciò comporta non solo ricchezza ma anche crescenti sfide ambientali, come la gestione dei rifiuti e le emissioni di sostanze dannose per l'ambiente.

Vi sono crescenti opportunità per dare il via ad una trasformazione delle azioni inquinanti in azioni più sostenibili attraverso l'ottimizzazione dell'uso delle risorse e la riduzione dell'impatto del carbonio e del petrolio, grazie anche alla collaborazione di imprese e attraverso lo sfruttamento delle nuove tecnologie. I porti del Mezzogiorno italiano ed il sub-sistema economico ad essi collegato, hanno rappresentato forse la principale novità positiva, non soltanto con riferimento al settore dei trasporti e alle diverse tipologie di flussi che hanno permesso al Mediterraneo di lasciarsi alle spalle un lungo periodo oscuro, recuperando la sua antica centralità nei commerci, ma anche attraverso le diverse azioni che si stanno compiendo ed altre che verranno a compiersi con il ricorso all'ecologia industriale, la quale esamina

il modo in cui i sistemi industriali possono imitare i sistemi naturali e, in tal modo, ridurre l'impatto e aumentare l'armonia con l'ambiente naturale (Royston, 2012).

Blue e Green Economy in Italia

L'Italia è uno dei primi venti paesi al mondo per lunghezza delle coste, il terzo in Europa dopo Grecia e Regno Unito: ne ha circa 7.600 chilometri. Per la sua favorevole posizione (in mezzo al calmo Mediterraneo, a un paio di migliaia di chilometri dal canale di Suez) è stata a suo tempo detta la “piattaforma logistica del Mediterraneo”, un ideale punto di sbarco per le portacontainer, le navi su cui viaggiano quasi tutti gli oggetti che acquistiamo, e per le petroliere. A causa della sua struttura morfologia sia per quanto riguarda la costa troppo frastagliata, sia per le difficoltà di smistamento delle merci che giungono ai vari porti, l'Italia non riesce ad assumere un ruolo di snodo importante per lo smistamento via terra delle merci da distribuire verso il nord dell'Europa. In secondo luogo c'è una ragione prettamente logistica che aggrava e amplifica il problema morfologico: la faticosa macchina burocratica italiana. Una merce sbarcata in Italia dal mare per essere libera di circolare deve avere il nulla osta da 18 enti diversi, determinando tempi di sdoganamento medi di quattro giorni, contro il giorno e mezzo dei porti del Nord Europa. Per l'intero paese l'Economia del mare o Blue Economy, gioca un ruolo importante per gran parte delle regioni che godono della possibilità di sfruttare il mare come risorsa e ricchezza.

La Blue Economy è una risorsa che genera ricchezza, occupazione e innovazione secondo un modello collaborativo e sostenibile. Il mare unisce settori e tradizioni diverse in un tessuto imprenditoriale diffuso che può essere una leva straordinaria per il rilancio dell'Italia. Sono comprese tutte le attività che vanno dalla pesca all'acquacoltura e all'industria di trasformazione alimentare, dalla cantieristica ai servizi connessi alla nautica da diporto, dalle strutture ricettive del turismo costiero fino alle attività estrattive (Figura 1). Come in ogni economia anche qui ci sono delle esternalità negative, quali: il demanio marittimo e la portualità, la navigazione, la balneabilità e la tutela delle aree marine protette, la concorrenza e l'utilizzo delle risorse, l'erosione della fascia costiera, la forte differenziazione esistente all'interno della rete della portualità provinciale (infrastrutture, servizi, accessibilità, capacità ricettiva, il continuo aumento dell'inquinamento ambientale sia delle acque che del territorio circostante, ecc.

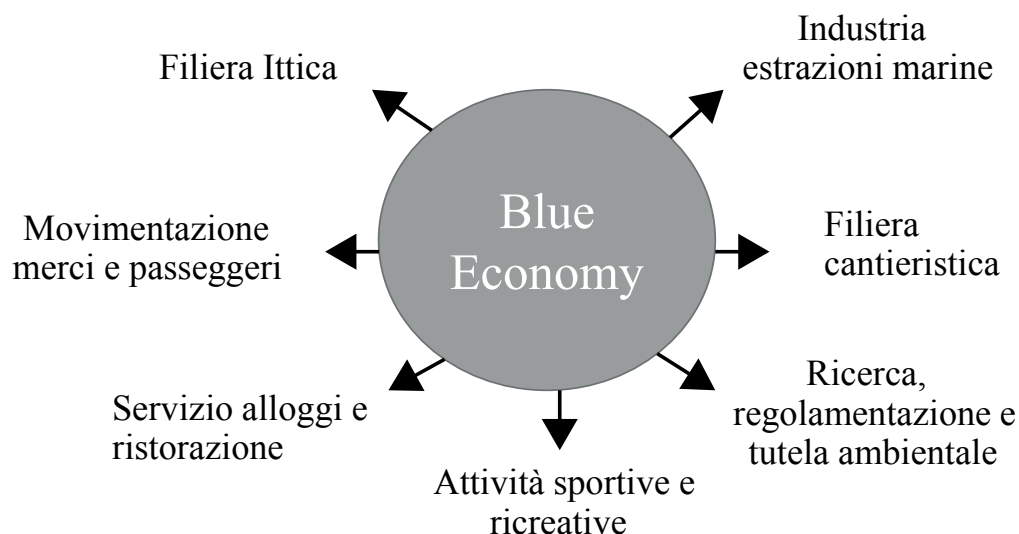


Figura 1 - Fonte: elaborazione degli autori

Nel 2015, l'economia del mare ha prodotto un valore aggiunto di oltre 42 miliardi di euro, pari al 3% del totale dell'economia. Un potenziale produttivo sostenuto da un bacino di forza lavoro che conta oltre 800mila occupati, corrispondenti al 3,5% dell'occupazione complessiva del Paese. I settori che hanno registrato maggiore incremento di forza lavoro sono quelli relativi ai servizi di alloggio e ristorazione pari al 37,2%, con più di 310,6 mila occupati. Seguono poi gli altri settori collegati alle attività turistiche, sportive. Il secondo settore dopo quello dei servizi riconducibili al turismo è quello della filiera cantieristica con 129,2 mila occupati, ed infine e in continua crescita vi è il settore legato alle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, con un valore aggiunto di circa 7,5 miliardi di euro e un'occupazione che conta 120,4 mila unità (Vedi Tabella 1).

Distribuzione Occupati per tipologia di Filiera

| Filiera | Occupati (Migliaia) | Occupati (%) |
|---|---------------------|--------------|
| Filiera ittica | 102,0 | 12,2 |
| Industria delle estrazioni marine | 6,0 | 0,7 |
| Filiera della cantieristica | 129,2 | 15,5 |
| Movimentazione di merci e passeggeri via mare | 99,1 | 11,9 |
| Servizi di alloggio e ristorazione | 310,6 | 37,2 |
| Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale | 120,4 | 14,4 |
| Attività sportive e ricreative | 67,7 | 8,1 |
| | 835,1 | 100,0 |

Tabella 1 - Fonte: elaborazione dati Unione Camere – SiCamera 2015

A fronte di tale studio, è il Lazio la regione in cui la vocazione per il mare e, dunque, il ruolo economico svolto dalle attività ad esso connesse risultano sensibilmente più accentuati. L'indice sintetico regionale di intensità delle attività marittime regionali¹ ci permette di cogliere all'istante qual è la regione che fa di questa economia il suo motore. Segue il Lazio la Liguria che, grazie al porto di Genova, riesce ad ampliare il suo commercio con il resto dell'Europa. (Figura 2).

Indice sintetico regionale di intensità delle attività marittime regionali

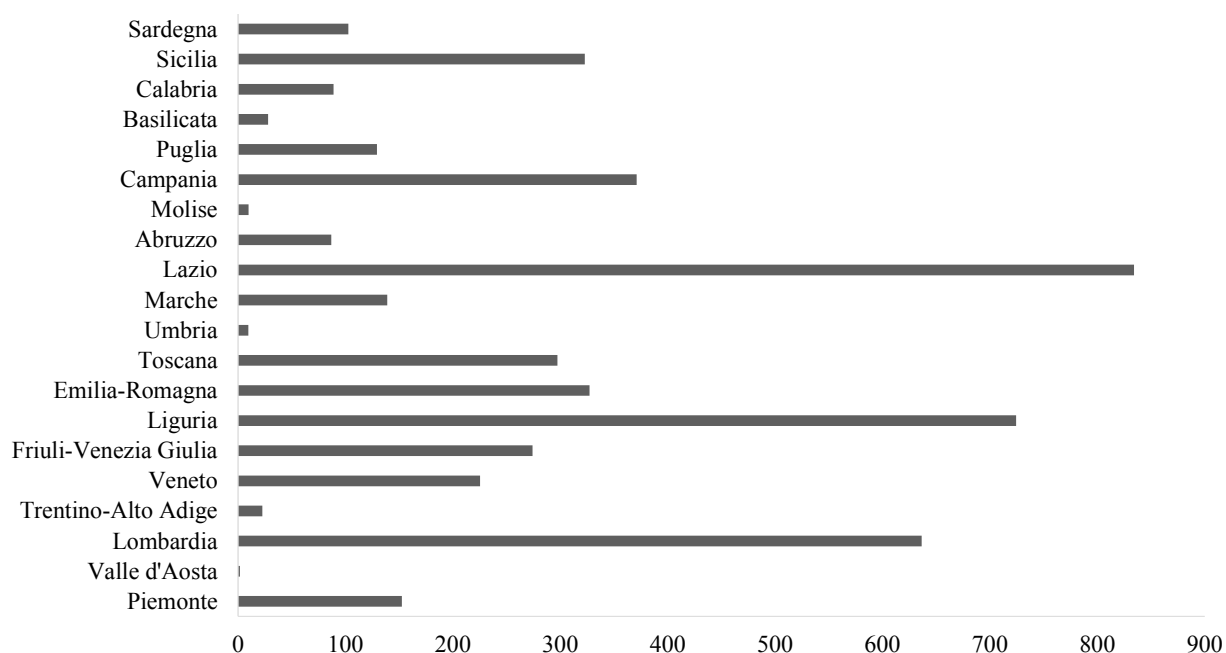


Figura 2 - Fonte: elaborazione degli autori su dati Unione Camere-Sicamera 2017

La Green Economy per un porto sostenibile

Il porto Trieste è stato scelto e coinvolto nel progetto CIVITAS PORTIS² della durata di 48 mesi che si concluderà il 31 Agosto del 2020.

Il progetto si pone come obiettivo la sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità urbana sostenibile e la creazione di 5 living labs in cui aumentare la coesione funzionale e sociale tra centri urbani e porti, spingendo la crescita economica e migliorando l'attrattività degli ambienti urbani. Trieste è l'unica città italiana a far parte

¹ Misurata attraverso 4 indici settoriali: Indice di attività diportistica (sportive e ricreative), Indice di attività navalmeccanica e cantieristica, Indice di portualità e trasporto marittimo, Indice regionale di pesca e acquacoltura.

² I cinque laboratori implementeranno misure di mobilità, sostenendo il ruolo multifunzionale di città, porti e gateway nelle aree interne. Il progetto mira a dimostrare che la mobilità sostenibile può aumentare la coesione funzionale e sociale tra i centri urbani e i porti, spingendo l'economia in avanti e rafforzando il fascino degli ambienti urbani moderni. <http://civitas.eu/portis>

di questo progetto, rappresentando al meglio il connubio tra Blue Economy e la Green Economy, le altre 4 città che hanno aderito sono: Anversa (Belgio), Aberdeen (Regno Unito), Costanza (Romania), Klaipeda (Lituania). Partner triestini del progetto sono: Comune di Trieste (Coordinatore Locale), Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, AREA Science Park, Università di Trieste e Trieste Trasporti. Gli obiettivi strategici da perseguire attraverso il progetto CIVITAS PORTIS sono quelli di miglioramento delle modalità di governance per rafforzare la cooperazione tra città e porti, la creazione di ambienti urbani e portuali più sostenibili e sani, definire infrastrutture di trasporto e sistemi di mobilità maggiormente integrati e migliorare l'efficienza del trasporto urbano di merci. In un simile contesto gli scali rappresentano un fattore di fondamentale importanza per lo sviluppo economico del Paese e diventa indispensabile un collegamento tra questi ed il resto del territorio, sia esso su gomma o su rotaie.

Non a caso tra i criteri di scelta utilizzati per gli scali rientrano i collegamenti degli scali con le infrastrutture terrestri, il posizionamento geografico, la dotazione infrastrutturale ed il grado di efficienza e la capacità di stoccaggio delle materie prime per una buona efficienza del porto e lo sviluppo di attività circostanti. Dal punto di vista della mobilità l'obiettivo sarà quello di integrare il porto e la città, con un focus sul Porto Vecchio.

Si lavorerà al miglioramento dell'accessibilità della zona costiera che collega il Porto Vecchio e il Porto Nuovo e a supportare lo sviluppo del mercato crocieristico con opzioni di mobilità urbana sostenibile per i turisti. Obiettivi che saranno perseguiti attraverso una serie di misure: redazione di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (SUMP), inclusivo dell'area del Porto Vecchio; creazione di una piattaforma informatica dei trasporti per fornire informazioni sullo sviluppo del Porto Vecchio e informazioni in tempo reale sulle condizioni di traffico; creazione di un ufficio tecnico multigovernance per lo sviluppo del Porto Vecchio; promozione della soft-mobilità; sviluppo di un sistema integrato di gestione dei parcheggi a pagamento; monitoraggio del traffico, controllo degli accessi e coordinamento del movimento merci; regolamentazione degli accessi alle aree portuali.

Sul Porto Vecchio di Trieste, il programma interagirà con il piano di riqualificazione dell'area già intrapreso dalle pubbliche amministrazioni locali e nazionali, concentrandosi sui temi della mobilità urbana, dell'accessibilità della zona costiera, del mercato delle crociere. Sarà creata un'applicazione informatica per il monitoraggio in tempo reale del traffico urbano e proposto uno studio di fattibilità per l'uso dei mezzi pubblici a basso impatto ambientale. Specifiche azioni saranno dedicate a un innovativo sistema per la gestione dei parcheggi a pagamento e alla mobilità ciclo-pedonale (per i residenti e per le migliaia di turisti che settimanalmente fre-

quentano la città, (CIVITAS PORTIS 2020).

Il risultato economico di tutto il progetto, oltre che ad un miglioramento della qualità ambientale circostante, sarà la creazione di 300 nuove imprese che porteranno alla creazione di più di 3000 posti di lavoro.

Divario Nord e Sud Italia nella Blue Economy

Il Mezzogiorno e il Centro Italia sono le due macro-ripartizioni a più alta concentrazione di imprese della blue economy, con un'incidenza del 4,0% e del 4,1% sui rispettivi totali imprenditoriali regionali. Nel Nord-Est, poi, le imprese della blue economy rappresentano il 2,5% di tutte le imprese dell'area, mentre nel Nord-Ovest incidono solo per l'1,4%.

Nella Figura 3 troviamo la rappresentazione grafica della distribuzione di occupati nelle attività economiche del mare, suddivisi per le quattro ripartizioni geografiche e per ciascuna delle filiere indicate nel diagramma mostrato nella Figura 1.

Occupati per filiera delle attività economiche del mare

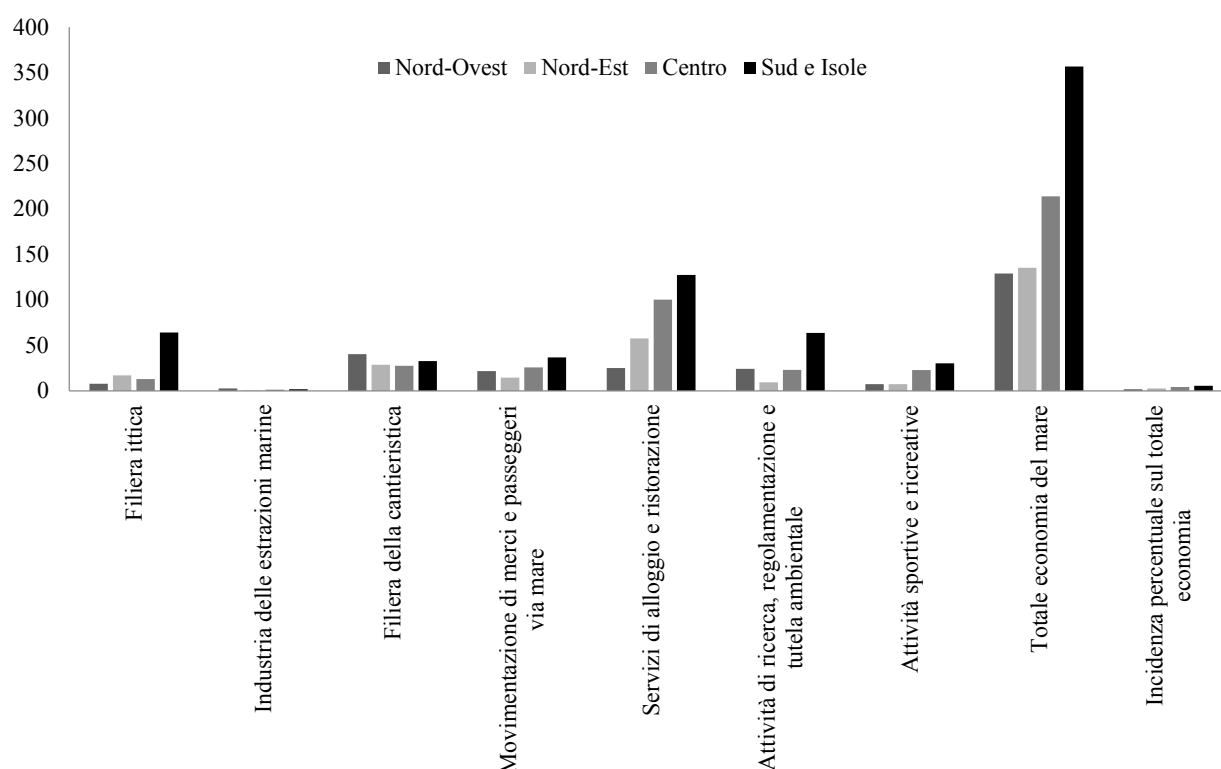


Figura 3 - Fonte: elaborazione degli autori su dati Unionecamere – SiCamera 2017

Da questo istogramma si deduce che il Mezzogiorno, complice la posizione geografica, è il maggiore produttore di posti di lavoro via mare. Infatti, per ciascuna delle filiere, eccetto quella cantieristica, si può notare che i livelli più alti di occupazione si verificano proprio nelle regioni del Mezzogiorno, seguite da quelle del centro e del nord-est Italia (penultima categoria rappresentata nell'istogramma). In modo contrario si manifesta l'effetto sul settore cantieristico, dove i livelli più alti di occupazione si presentano al nord-ovest, complice la massiccia presenza di industrie navalmeccaniche sul territorio come già detto in precedenza.

Nella Figura 4 troviamo la rappresentazione grafica della distribuzione di occupati nelle attività economiche del mare, suddivisi per regioni. Tale suddivisione, ci consente di affermare che, il Mezzogiorno italiano è trainato dalla Campania e la Sicilia, con i livelli più alti di occupazione in tutte le sette filiere prese in considerazione

Occupati per filiera delle attività economiche del mare divisi per regione

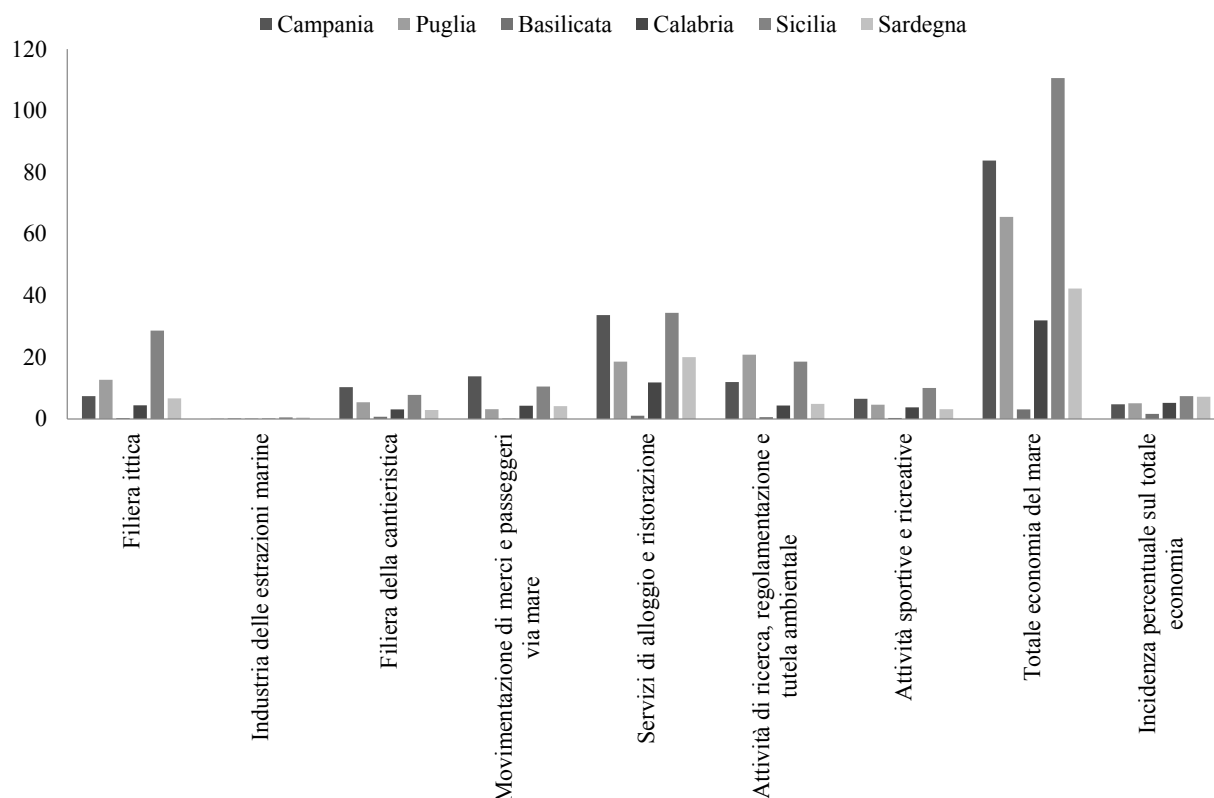


Figura 4 - Fonte: Nostra elaborazione degli autori su dati Unionecamere – SiCamere 2017

Comunque, a prescindere dalle particolari caratteristiche, la blue economy costituisce un potenziale veramente di rilievo per lo sviluppo del Mezzogiorno, capace di produrre reddito e, al contempo, offrire importanti opportunità imprenditoriali, anche nei confronti di quelle categorie che per certi versi trovano più spesso difficoltà

all'accesso al mercato del lavoro, quali i giovani e le donne. Un'occasione da sfruttare è l'investimento futuro che sta riguardando la Cina nel nostro mare attraverso la Via della seta. Occasione a cui i porti del Mezzogiorno, in particolare quello di Napoli, si stanno preparando per poter sfruttare al meglio questa opportunità di sviluppo economico e riduzione della disoccupazione.

L'Economia Circolare per il rilancio del Mezzogiorno

I processi simbiotici evocano direttamente processi di metabolismo circolare e, più in generale, di Economia Circolare (Ayres, 1997). L'Economia Circolare offre una prospettiva di produzione della ricchezza economica fondata sulla organizzazione in maniera circolare degli ecosistemi naturali. Essa è interdipendente con il paradigma della rigenerazione, in quanto volta a rigenerare il valore, attraverso attività di manutenzione, recupero, riuso, restauro, riqualificazione e riciclo. L'Economia Circolare offre, dunque, una significativa opportunità per aumentare la produttività complessiva del sistema città/territorio. L'approccio che scaturisce dall'ecologia industriale, che focalizza il "grado di circolarizzazione" dei processi urbani e che, pertanto, diventa una componente fondamentale dell'Economia Circolare, consente di concentrare l'attenzione sugli impatti che l'organizzazione urbana può riversare sull'ecosistema, e quindi sul sistema economico/sociale, allo scopo di migliorare la produttività del sistema urbano/metropolitano. Oltre alla crescente scarsità di risorse naturali, due altre circostanze suggeriscono quanto sia indispensabile per l'Italia, in particolare per le città portuali, e quindi per il mezzogiorno, la transizione verso un'economia urbana circolare: la necessità di ridurre i gas climalteranti e l'innovazione tecnologica in campo energetico. L'Economia Circolare è un'economia rigenerativa, restaurativa dei materiali, delle risorse naturali, dell'energia, dell'acqua, delle risorse culturali, sociali, delle relazioni. Essa collega la città alla campagna, alla periferia, in un circuito virtuoso, con rapporti di complementarità produttiva. Nulla va perduto, ma tutto è trasformato. La smart port city è, dunque, la città che circolarizza, cioè organizza i propri processi in analogia all'organizzazione dei sistemi naturali (dove "0-waste"). È, in particolare, la città della simbiosi tra porto e città, che apprende dalla natura stessa. Questa nuova economia può far diventare inclusiva, resiliente e sostenibile le città, e dovrebbe essere basata sulla conservazione delle risorse locali.

L'urbanistica per l'Economia Circolare si dovrebbe ispirare agli approcci ed agli strumenti della ecologia industriale, valorizzare le aree centrali o costiere oggetto di degrado in seguito a processi di de-industrializzazione, de-localizzazione, ecc., trasformando queste aree in spazi di centralità, processi di captazione delle acque meteoriche urbane e loro riuso a fini non potabili ed altre iniziative ambientali.

Partendo dal porto si potrebbe pensare di unire e creare una rete di scambio, tra l'economia del mare e quella circolare. Caratteristica fondamentale della blue economy è che non si limita alle sole attività economiche perimetrare, ma va oltre nel momento in cui si tiene conto delle tante altre attività che vengono attivate indirettamente, tanto a monte quanto a valle, sposandosi benissimo con la logica della Circular Economy.

Considerando un aspetto negativo della Blue Economy ma positivo per la Circular Economy è l'enorme quantitativo di rifiuti prodotti dal commercio generato dal settore cantieristico e crocieristico (compreso l'intero settore turistico e gli altri ad esso collegati) che andrebbero altrimenti sprecati ma che invece rimessi in circolo potrebbero diventare una risorsa preziosa e contribuire alla creazione di nuovi posti di lavoro così com'è già accaduto in altri paesi Europei.

Aspetto chiave in questa economia è la possibilità di rientro per molte persone che sono uscite dal mondo del lavoro e che faticano a rientrarci. La grande varietà di attività legate all'Economia Circolare porta di per sé alla creazione di occupazione distribuita a livello geografico. Mentre la terziarizzazione tende a concentrarsi nelle città, riparazione e riciclo possono essere condotti in tutte le parti del paese, mentre la crescita della rimanifattura può creare nuove opportunità nelle aree ex-industriali o addirittura nelle aree circostanti il porto che luogo di maggiore passaggio e smistamento di merci di ogni tipo dando vita ad un polo di Economia Circolare. Le diverse attività legate all'Economia Circolare inoltre offrono opportunità di lavoro per ogni livello di competenza (Tabella 2).

A seconda della qualifica posseduta, vi sono diverse possibilità di trovare occupazione all'interno di uno specifico settore generato dal riutilizzo, riuso, rifabbricazione, ecc., derivante dall'Economia Circolare. In base al grado di qualifica (ad esempio laureati), all'interno dei quali rientrano coloro in possesso di un alto livello di istruzione, la maggiore possibilità di trovare un'occupazione si ha all'interno del settore della rifabbricazione. Questo è spiegabile dalla necessità di progettare nuove tecniche di rifabbricazione, partendo proprio dai rifiuti e così via per le altre attività coinvolte e connesse all'Economia Circolare.

Distribuzione degli occupati per livello di qualificazione e di attività



















































| Attività | | | |
|------------------------|---|--|---|
| Riciclo ad alto valore |     |     |  |
| Riciclo a basso valore |     |   |  |
| Terziarizzazione |    |    |    |
| Rifabbricazione |   |      |   |
| Riuso |     |   |  |
| Bioraffinazione |  |     |     |
| | Non Qualificati | Qualificati | Esperti |

Tabella 2 - Fonte: Green Alliance 2015

L'Economia Circolare è già di per sé una fonte di innovazione tecnologica. Anche se nuove tecniche di riciclo, rimanifattura e bioraffinazione, come anche innovazioni nel modello di business potrebbero dover affrontare nel lungo termine cambiamenti nei requisiti richiesti dal mercato del lavoro, le industrie dell'Economia Circolare sembrano poter assicurare impieghi di qualità nel futuro prossimo rispondendo alle esigenze del mercato del lavoro. Ancora maggiore è il valore che può essere ottenuto attraverso lo sviluppo delle bioplastiche. L'industria italiana delle bioplastiche ha fatturato nel 2012 370 milioni di euro, e una ulteriore crescita potrebbe assicurare opportunità di lavoro per qualifiche elevate distribuite in tutte le regioni. Affinché l'Economia Circolare possa prendere il via nell'intero sud devono essere intrapresi interventi di natura politica giusti.

Stabilire un indicatore a livello europeo per la produttività delle risorse aiuterà gli Stati a livello nazionale e le Regioni poi a livello regionale, ad orientare le proprie politiche e a promuovere sinergie tra ambiti quali l'occupazione, l'impresa e la ricerca. A tal proposito la Commissione Europea è intervenuta con azioni che mirano a prevenire eventuali ostacoli, ad esempio includendo la transizione verso un'Economia Circolare nell'agenda della ricerca dell'UE (Agenda 2020).

Conclusioni

L'attuazione di un modello di sviluppo economico sostenibile può iniziare da un nuovo modo di pensare e sfruttare le risorse e ciò che non è ancora considerato come tale. Partire dalla Blue Economy vuol dire partire dalla zona portuale, un punto focale per la rigenerazione dell'intero sistema urbano. La chiave di volta per un rilancio del mezzogiorno e di conseguenza dell'economia locale è la cooperazione tra diversi attori sociali: governo, ricerca e impresa basata sulla fiducia reciproca necessaria per poter attuare tali azioni.

Per stimolare relazioni serve anche una base culturale per riuscire a convincere gli attori pubblici e privati che la tutela e la valorizzazione e quindi il rilancio di un territorio rappresenta un investimento, un'opportunità e non un costo.

I processi circolari convengono da qualsiasi punto di vista si decida di analizzarli: dal punto di vista economico, perché generano reddito; dal un punto di vista ambientale, poiché promuovono la conservazione e la tutela del patrimonio culturale e naturale; da un punto di vista sociale dal momento che generano crescita occupazionale. Pensare di creare una sorta di polo di Economia Circolare nel territorio del Mezzogiorno potrebbe diventare l'obiettivo da raggiungere nei prossimi anni per contrastare il continuo inquinamento ambientale, ridurre il corso a fonte di energia limitate e quindi utilizzare energia più green, contrastare la povertà e limitare la disoccupazione facendone così il motore dell'intera economia del paese.

Bibliografia

CÔTÉ, RAYMOND, AND ZHE LIU (2016), "Eco-industrial Park Performance Standards and Indicators and the Circular Economy".

COATS, E. AND BENTON, D. (2015), "Disoccupazione e Economia Circolare in Europa: le opportunità in Italia, Germania e Polonia" *Green Alliance*.

FEDERAZIONE DEL MARE, CENSIS. (2011), "IV Rapporto sull'economia del mare, Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle regioni". *Milano, Franco Angeli*.

GEORGE, DONALD AR, BRIAN CHI-ANG LIN, AND YUNMIN CHEN (2015), "A circular economy model of economic growth." *Environmental Modelling & Software* 73: 60-63.

GIRARD, L. F., & DI PALMA, M. (2017), "La simbiosi come strumento di rigenerazione urbana nelle città portuali". *BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini*, 16(2), 239-250.

- MAURIZI, M. UNIONTRASPORTI (2013), "La logistica e l'intermodalità in Italia e in Europa"
- MACARTHUR, ELLEN. (2008), "Towards the circular economy" *J. Ind. Ecol.*
- MOSSAY, P. (2003), "Increasing returns and heterogeneity in a spatial economy". *Regional Science and Urban Economics*, 33(4), 419-444.
- ROYSTON, K. (2012), "Port cities and industrial ecology". *13th Conference of AIVP-The Port'S New Era*.
- PINI M. (2003), "Il contributo dell'economia del mare alla crescita produttiva del Paese", *Rivista di Economia e Statistica del Territorio*, 2, 87-97.

maritime
economy