



Dai Porti:

Genova:

"...Genova, inaugurata la nuova sede degli agenti marittimi/Gallery..."

(The Medi Telegraph)

"...Il Salone Nautico torna negli eventi del Made in Italy e convince Roma...."

(La Repubblica Genova)

"...Ultimatum alla Iplom: «Entro venerdì va rimosso il 90 per cento del petrolio»

(Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Spezia hub italiano della blue economy..."

(Il Secolo XIX, Ferpress, L'Informatore Navale)

Livorno:

"...Livorno: Autorità Portuale, rinnovata la Commissione Consultiva..."

(L'informatore Navale)

"...Il futuro del cantiere Benetti legato al grande bacino galleggiante..."

(La Nazione Livorno, Il Tirreno)

Civitavecchia:

"..Guardia Costiera: arrivata in porto nave Diciotti..." (Civonline)

Gioia Tauro:

"..Oliverio, confermato interesse Aponte per Porto..." (Ansa)

Olbia:

"..Sardegna: Deiana, accordo Italia-Francia sui traghetti Santa Teresa di Gallura - Bonifacio..."

(Ferpress)

Genova, inaugurata la nuova sede degli agenti marittimi / GALLERY

Genova - «Mi piace chiudere il mandato lasciando qualcosa in eredità», commenta il numero uno di Assagenti, Gian Enzo Duci, per il quale si apriranno presto le porte della presidenza della federazione nazionale, Federagenti.

Genova - Nuovi uffici, nuovo logo e nuovo sito per Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi che questo pomeriggio ha inaugurato gli spazi di piazza Dante. **«Mi piace chiudere il mandato lasciando qualcosa in eredità», commenta il presidente Gian Enzo Duci che fra poche settimane conclude il mandato genovese e per il quale si aprono le porte della presidenza della federazione nazionale, Federagenti.** «I nuovi uffici di Assagenti - prosegue - per quanto abbiamo valenza puramente organizzativa nostra interna penso possano avere significato anche per la città. Assagenti rilancia, riunisce in una sorta di casa dello shipping Assagenti, Fondo agenti marittimi, ufficio locale di Federagenti e finalmente abbiamo a disposizione una sala dove poter tenere i nostri corsi in casa».

Per quanto riguarda il futuro incarico, Duci precisa i termini: «Per ora sono presidente designato, l'assemblea di Trapani deve confermare l'eventuale nomina - dice -. Penso che ci sarà molto da fare nei prossimi due anni. **La riforma delle autorità di sistema portuale** ha necessità di essere seguita, gestita e "portata a terra", nel senso che dobbiamo capire cosa saranno e come funzioneranno i tavoli di partenariato rispetto ai comitati portuali e **dovremo mettere mano alla revisione della nostra legge professionale che è del 1977**, quindi più vecchia di quella delle autorità portuali e che oggi sicuramente necessita, anche a livello comunitario, una qualche forma di revisione».



IL CASO

Il Salone Nautico torna negli eventi Made in Italy

IL SERVIZIO A PAGINA VII

Il Salone Nautico torna negli eventi del Made in Italy e convince Roma

Escluso lo scorso anno dal governo inserito ora nel piano straordinario

MASSIMO MINELLA

ERA stata una vera e propria doccia fredda, lo scorso anno, quando l'allora viceministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda aveva annunciato l'esclusione del Salone Nautico di Genova dal piano straordinario del Made in Italy, quello che sostiene gli eventi più rappresentativi del mondo imprenditoriale all'estero. Adesso il governo cambia idea e strategia e inserisce anche l'evento genovese nel piano che avrà il sostegno del ministero dello Sviluppo Economico e dell'agenzia Ica. Parrebbe naturale inserire anche il primo Salone del Mediterraneo negli eventi da sostenere all'estero, an-

che perché proprio all'estero è ormai legato il 95 per cento del fatturato complessivo della nautica tricolore. Ma il ragionamento non è così automatico né immediato perché chiama in causa una pluralità di soggetti e impone valutazioni differenti. E di certo non aiutava (e non aiuta) alla causa della nautica del nostro

paese la divisione dei soci in due differenti realtà, Ucina da una parte e Nautica Italiana, dall'altra. Così il Salone, complice la crisi, aveva dovuto fare i conti con un ruolo ridimensionato, e rischiava di pagarne le conseguenze. Il pressing dei vertici di Ucina guida-

ti da Carla Demaria hanno pe-

rò intrapreso un percorso differente, non di polemica interna o di lamento, quando di legittimazione di una realtà che rappresenta comunque uno dei punti di forza del Made in Italy. Proprio su questo ha fatto leva la presidente Demaria, incassando il riconoscimento del ministero dello Sviluppo Economico. A questo punto, però, la partita è solo all'inizio e non ci si può certo accontentare del sigillo governativo, ancorché importante, per garantirsi un Nautico 2016 di alto livello. Sarà invece necessario iniziare a confrontarsi da subito con le istituzioni, per capire non più quanto il Salone potrà fare per Genova, ma il suo contrario.

GRUPPO EDITORIALE

A GENOVA IL RESPONSABILE DELLE EMERGENZE AMBIENTALI

Ultimatum alla Iplom: «Entro venerdì va rimosso il 90 per cento del petrolio»

Vertice in prefettura dopo il sopralluogo. La protezione civile nazionale: «L'azienda faccia il suo dovere, la teniamo d'occhio»

ALESSANDRA COSTANTE
RICCARDO PORCUP

GLI OCCHI sono rivolti al cielo, la corsa è contro il tempo. Le previsioni meteo dicono che tra sabato e domenica poverà. È la marea nera, allora, si alzerà ancora. Per questo, ieri, il tavolo tecnico convocato in Prefettura per verificare gli interventi di bonifica sul rio Fegino, sul rio Pianego e sul torrente Polcevera si è dato un obiettivo: rimuovere entro il fine settimana almeno il 90% del materiale fuoriuscito. Che corrisponde più o meno 446 tonnellate, secondo i calcoli della Belfor, la società specializzata in bonifica chiamata da Iplom a tamponare un danno che, ancora oggi, non ha una stima. E per il quale la città metropolitana e il sindaco Marco Doria hanno intenzione di chiedere conto all'azienda di Busalla: «C'è un'inchiesta della magistratura e una volta individuate le responsabilità intendiamo tutelare gli interessi dei genovesi in ogni sede».

Il sopralluogo di Doria.

La foto sul cellulare del sindaco inquadra una "diga sifonata" collocata nel Polcevera, all'altezza del deposito Ikea in via Perlasca. A monte il tor-

rente è una chiazza nera, ma dai tubi di filtraggio esce acqua chiara. «Probabilmente non sarà pura, ma è già qualcosa», commenta Marco Doria. Ieri mattina alle 7,40, in perfetta solitudine, il sindaco è andato a vedere, a rendersi conto. È stato lungo il Polcevera, ha guardato il Fegino. Nel pomeriggio, dopo il tavolo tecnico convocato in Prefettura, l'elencazione degli uomini e dei mezzi in azione, i nervi si sono allentati: «Dal punto di vista tecnico posso dire che la reazione all'emergenza ora è abbastanza adeguata». Ora che Iplom ha messo in campo la Belfor di Varese, professionista delle bonifiche. «Perché all'inizio no, le panne non erano adeguate, non bastavano», sostiene Doria. La rabbia è tanta, però. Perché su Fegino, ponte disgiunto, l'amministrazione Doria aveva scommesso fin dalle sue prime battute: il deposito container della Derrick delocalizzato vicino all'aeroporto è lì a testimoniare l'impegno. «Lo abbiamo spostato per evitare che i camion passassero dal centro abitato», ricorda il primo cittadino. E anche il pro-

di un tentativo di migliorare la vita di quella zona: «Ora abbiamo la necessità di coordinare i due cantieri», spiega il sindaco che detta le priorità della gente di Fegino, «I lavori devono andare avanti senza sosta e si deve cominciare da dove ci sono abitazioni», dice dopo aver parlato al telefono con una abitante di Fegino.

Le minacce del Comune.

In Valpolcevera, ieri, è arrivato anche Roberto Oreficini, responsabile emergenze ambientali della Protezione Civile, accompagnato dall'assessore alla protezione civile Gianni Crivello, dal prefetto vicario Paolo D'Attilio e dal commissario di [REDACTED] Giovanni Pettorino. «Le previsioni meteo impongono di accelerare i tempi. La normativa lega eventuali interventi in procedura speciali, come conferenze dei servizi, a iter precisi. Qui lo sversamento è grave per essere avvenuto tra le case e in due torrenti che finiscono in mare» ha spiegato Oreficini. Sulle responsabilità di Iplom, Crivello è netto: «È la ditta responsabile del danno che deve fare i lavori e anche in fretta, viste le previsioni meteo previste per i prossimi giorni. Se non lo avessero capito bene, noi siamo pronti a ricor-

getto di messa in sicurezza idraulica del rio Fegino, cantiere di Italia Sicura, racconta

darglielo con gli strumenti a nostra disposizione. Li teniamo d'occhio con controlli istituzionali, ed eventuali provvedimenti».

Il vertice in Prefettura.

Al tavolo tecnico convocato in Prefettura, ieri, c'erano tutti: il viceprefetto vicario, Pao-

lo D'Attilio, il sindaco Marco Doria, il governatore ligure Giovanni Toti, il comandante della Capitaneria di Porto e commissario

[] di Genova Giovanni Pettorino; e poi: i tecnici di Ispra e Arpal, Asl 3 Genovese e di tutti gli enti competenti in materia, oltre al rappresentante ambiente e sicurez-

za della Iplom, Gianfranco Peiretti e a Roberto Oreficini della Protezione civile. Entro fine settimana Iplom dovrà aver rimosso, attraverso la Belfor, almeno il 90% del materiale fuoriuscito. Sul Fegino, il Pianego e il Polcevera attualmente sono al lavoro più di 50 persone. E mentre ieri sono state segnalate pic-

cole chiazze di greggio davanti alla foce del Polcevera, da oggi i battelli per la pulizia del mare diventano 6 (erano 4 fino a ieri).

Non si interrompono neppure i monitoraggi di Arpal: si è impegnata a proseguire quotidianamente il monitoraggio della qualità dell'aria e dell'acqua e di trasmettere i

dati alla Asl per gli accertamenti di carattere sanitario. Fino ad oggi, è stato sottolineato al tavolo tecnico, non si rilevano superamenti delle soglie di sicurezza per la salute dei cittadini.

Danni incalcolabili.

A quanto potranno ammontare i danni per tre corsi d'ac-

qua trasformati in un acquitrino di petrolio greggio? Nessuno lo sa. Iplom tace sui costi della bonifica. Il Comune aspetta i risultati dell'in-

chiesta della magistratura. «Non abbiamo discusso sulla stima dei danni: oggi si tratta di mettere in sicurezza tutto, poi ci sarà tempo per il resto» osserva Toti. Ma ieri l'Ente

nazionale per la protezione degli animali, ha annunciato un'azione legale per «le conseguenze irreparabili subite dalla biodiversità che viveva nel torrente: pesci, uccelli acquatici, anfibi, quella rete del vivente ricca e varia che oggi è sostituita da un deserto».

costante@ilsecoloxix.it

© B. MACINDALCUP. DIRITTI RISERVATI

2

volte al giorno
il ritmo
di sostituzione delle
panne assorbenti

50

tecnici
oltre a 8 escavatori,
una gru e 7 torri faro
al lavoro da lunedì

700

metri cubi
è la stima del petrolio
finito nel Polcevera
per la rottura dei tubi

2.233

tonnellate
di emulsione di acqua
e idrocarburi saranno
filtrate entro sabato

MAGGIORI SINERGIE TRA PORTO, CANTIERI NAVALI, CROCIERE E COMPARTO TURISTICO

Spezia hub italiano della blue economy

Bucchioni: progetto che incrementerà del 30% in 4 anni l'occupazione nel settore

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Parte dalla Spezia il progetto "Blue Vision", con l'obiettivo di sviluppare, a livello italiano, una crescita sostenibile del settore marittimo e fare della città ligure il primo hub italiano per la blue economy.

L'iniziativa, ideata da Giorgia Bucchioni, agente marittimo e vice presidente Confindustria La Spezia, ha già riscosso l'interessamento da parte della Fondazione Carispezia e verrà sostenuta, oltre che dalla comunità portuale degli operatori portuali spezzini, anche dall'associazione nazionale degli agenti marittimi (Federagenti). Alla base del progetto c'è la volontà di far collaborare tra lo-

ro, attraverso linee guida comuni, le realtà industriali che operano in ambito marittimo, per promuovere un maggiore sviluppo produttivo e incrementare l'occupazione.

Nel caso della Spezia saranno coinvolti il porto commerciale, i due terminal container, le crociere, la base navale della Marina, alcuni cantieri navali, ma anche porti turistici, enti di ricerca, il mondo della formazione e del turismo. «La Spezia è una città che vive di attività legate al mare». «Ma tra i vari soggetti che operano in città - aggiunge - è possibile migliorare, e di molto, la cooperazione e sviluppare anche nuove iniziative imprenditoriali: questo, secondo una nostra stima, porterebbe un incre-

mento del 30%, da qui al 2020, dell'attuale numero di occupati legati al settore marittimo». Entro fine giugno verrà poi presentato un vero e proprio piano strategico, accompagnato dalle priorità e dai singoli progetti che vedranno coinvolti, alla Spezia,

realità pubbliche e private. In tutta Europa, la cosiddetta "economia blu", impiega 5,4

milioni di persone e genera un valore aggiunto lordo di quasi 500 miliardi di euro l'anno, ma alcuni settori presentano ulteriori margini di crescita. Fra questi la pianifi-

cazione degli spazi marittimi, lo sviluppo dell'energia "verde" in ambito shipping, il turismo legato al mare e la difesa delle coste. Di recente, anche l'Ue ha riconosciuto che l'economia legata al mare rappresenta un'ottima spinta per l'intero mondo produttivo europeo in vista di quelli che sono gli obiettivi della strategia "Europa 2020" che punta a promuovere una crescita intelligente e sostenibile.

Dopo La Spezia - chiude Bucchioni - ci auguriamo di poter portare il progetto "Blue Vision" anche in altre importanti città portuali italiane, a partire da quelle liguri».

www.themediatelegraph.it

© BY NC ND AL CUMI DIRITTI RISERVATI



IN CALENDARIO

Il piano operativo del "Blue Vision", con i singoli progetti, sarà presentato entro giugno

GIORGIA BUCCHIONI
Agente marittimo

Porto La Spezia: nasce l'Hub per la Blue economy. La filosofia del progetto

(FERPRESS) – La Spezia, 20 APR – Un porto commerciale, due terminal container, una base navale per la Marina militare, porti turistici, enti di ricerca marina, un'industria cantieristica, cantieri per la nautica da diporto, centri di assistenza, pesca, professioni del mare, imprese industriali legate al mare, un forte indotto, una scuola trasporti, una tradizione nei mestieri del mare, crociere, turismo nautico, tre fra i più noti parchi naturalistici, una cultura dell'ambiente marino e la consapevolezza di nuove formule di crescita sostenibile...

E proprio da questa elencazione di attività e professioni, che fanno di La Spezia e del suo Golfo un unicum a livello italiano e forse mediterraneo, che è nata l'idea e quindi il progetto di costruire proprio qui un hub culturale e operativo per la Blue Economy, ovvero di tutte quelle attività che l'Unione Europea (con la direttiva del 2012) ha definito strategiche per lo sviluppo dell'economia del continente e che già oggi occupano 5,4 milioni di persone.

La Spezia e il suo Golfo hanno in molti settori svolto funzioni pionieristiche. Anche nel campo della Blue Economy questa funzione di "avanguardia" e di vedetta può essere replicata, creando il contenitore, il punto di riferimento, per l'appunto l'hub: una struttura agile, non burocratica, in grado di pianificare le azioni e specialmente di mettere a punto le partnership con soggetti che in questo campo operano spesso in modo non coordinato l'uno con l'altro.

"Crediamo nella forza delle idee, nella qualità degli uomini e della loro professionalità. Per questo – afferma Giorgia Bucchioni, vice presidente di Confindustria La Spezia e presidente della costituenda Blue Vision, una società no-profit di coordinamento, che ha già presentato, il suo progetto alla Fondazione Carispezia incontrandone un forte e convinto interessamento – abbiamo deciso di lanciare una vera e propria "chiamata alle armi", attraverso una strategia bottom-up, che consenta a tutti i soggetti attivi nel settore della Blue Economy di collaborare a un lavoro che in prima battuta sarà di analisi (entro fine giugno sarà pronto il piano operativo), quindi di ricerca (in particolare sulla consistenza attuale della Blue Economy in Liguria e a livello nazionale); a seguire di messa a punto di progetti finalizzati in grado di polarizzare sia risorse che capacità nella messa a punto di soluzioni innovative a partire da quelle relative all'utilizzo del territorio, del coordinamento e l'integrazione fra coste e territori vicini, alla focalizzazione di problemi sottovalutati come quello relativo all'erosione delle coste (un vero e proprio suicidio economico per l'Italia), sino alla predisposizione degli habitat nei quali far confluire e diventare realtà idee e progetti relativi a emergenze quali l'immigrazione o la sicurezza.

"Crediamo inoltre – ha precisato Giorgia Bucchioni, che è anche presidente di La Spezia Cruise Facility, rappresentante di Confindustria nella nuova Camera di Commercio ligure, past-president e attuale componente del Consiglio direttivo dell'Associazione agenti marittimi La Spezia, e che è quindi soggetto di raccordo fra varie anime dell'economia blu – che uno sforzo particolare vada esercitato da subito in due direzioni:

- 1) L'informazione. Fare conoscere l'importanza strategica determinante della Blue economy a fasce sempre più estese della popolazione, attraverso una comunicazione costante su queste tematiche
- 2) I giovani e le scuole. Mettendo a punto progetti mirati per quelli che saranno i players della Blue Economy di domani

Dopo decenni di disinteresse e sottostima, anche l'Unione Europea ha "scoperto" che non esiste sviluppo e probabilmente identità senza l'apporto determinante della Blue Economy

La crescita blu è la strategia a lungo termine per sostenere una crescita sostenibile nei settori marino e marittimo. La Ue riconosce che i mari e gli oceani rappresentano un motore per l'economia europea, con enormi potenzialità per l'innovazione e la crescita, e rappresenta il contributo della politica marittima integrata al conseguimento degli obiettivi della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

La cosiddetta "economia blu" impiega 5,4 milioni di persone e genera un valore aggiunto lordo di quasi 500 miliardi di euro l'anno, ma alcuni settori presentano ulteriori margini di crescita.

-segue

Fra questi il turismo costiero, la pianificazione degli spazi marittimi, la sorveglianza marittima integrata, la difesa delle coste dall'erosione, lo sviluppo delle biotecnologie, lo sfruttamento dell'energia dagli oceani...

Nel solo settore del turismo le coste sono la meta preferita dal 63 per cento dei viaggiatori in Europa. Il sottosettore del turismo marittimo e costiero è attualmente divenuto la principale attività economica marittima, che occupa 2,35 milioni di persone, pari all'1,1 per cento dell'occupazione totale dell'UE. Oltre il 90% delle imprese occupa meno di 10 persone. In alcune zone, il turismo costituisce una fonte di reddito complementare per le comunità costiere, ma in altre può addirittura dominare l'economia locale.

E oggi si profilano sfide determinanti anche per il nostro paese in un Mediterraneo sempre più stretto, come quella della destagionalizzazione del turismo o quella della penetrazione verso l'interno e quindi della fertilizzazione dei territori alle spalle delle regioni costiere e della loro valorizzazione

Una "scoperta", quella dell'Unione Europea, che postula uno sforzo concentrato ma anche un coordinamento fra Stati membri, ma anche e specialmente all'interno degli Stati membri, che oggi non esiste ancora.

Oggi, le indicazioni della Direttiva del 2012 sull'economia blu ma anche sulla vita e lo sviluppo delle comunità costiere assumono ancora maggiore rilevanza. I problemi della sicurezza, quelli relativi ai flussi migratori e alla collaborazione con le regioni costiere hanno bisogno di idee, di progettualità, di capacità di innovare. Oltre che di conoscenze specifiche e di professionalità.

Per altro le competenze sparse fra vari soggetti istituzionali, accademici e imprenditoriali, rendono complesso quel coordinamento che rappresenta la chiave di volta per accelerare i processi e realizzare concretamente i progetti. Ed è proprio questa necessità diventata cogente, anche alla luce dell'attenzione che si è focalizzata in questi mesi sul Mediterraneo (immigrazione, sicurezza, prospezioni petrolifere, gasdotti, traffici di navi giganti, sviluppo delle crociere, solo per citare i fattori più significativi), che è alla base del progetto per l'hub della Blue Economy.

NASCE A LA SPEZIA L' HUB NAZIONALE PER LA BLUE ECONOMY

La Spezia, 20 aprile 2016 – Un porto commerciale, due terminal container, una base navale per la Marina militare, porti turistici, enti di ricerca marina, un'industria cantieristica, cantieri per la nautica da diporto, centri di assistenza, pesca, professioni del mare, imprese industriali legate al mare, un forte indotto, una scuola trasporti, una tradizione nei mestieri del mare, crociere, turismo nautico, tre fra i più noti parchi naturalistici, una cultura dell'ambiente marino e la consapevolezza di nuove formule di crescita sostenibile...

Non manca nulla. E proprio da questa elencazione di attività e professioni, che fanno di La Spezia e del suo Golfo un unicum a livello italiano e forse mediterraneo, che è nata l'idea e quindi il progetto di costruire proprio qui un hub culturale e operativo per la Blue Economy, ovvero di tutte quelle attività che l'Unione Europea (con la direttiva del 2012) ha definito strategiche per lo sviluppo dell'economia del continente e che già oggi occupano 5,4 milioni di persone.

La Spezia e il suo Golfo hanno in molti settori svolto funzioni pionieristiche. Anche nel campo della Blue Economy questa funzione di "avanguardia" e di vedetta può essere replicata. Come?

Creando il contenitore, il punto di riferimento, per l'appunto l'hub: una struttura agile, non burocratica, in grado di pianificare le azioni e specialmente di mettere a punto le partnership con soggetti che in questo campo operano spesso in modo non coordinato l'uno con l'altro.

“Crediamo nella forza delle idee, nella qualità degli uomini e della loro professionalità. Per questo – afferma Giorgia Bucchioni, vice presidente di Confindustria La Spezia e presidente della costituenda Blue Vision, una società no-profit di coordinamento, che ha già presentato, il suo progetto alla Fondazione Carispezia incontrandone un forte e convinto interessamento – abbiamo deciso di lanciare una vera e propria “chiamata alle armi”, attraverso una strategia bottom-up, che consenta a tutti i soggetti attivi nel settore della Blue Economy di collaborare a un lavoro che in prima battuta sarà di analisi (entro fine giugno sarà pronto il piano operativo), quindi di ricerca (in particolare sulla consistenza attuale della Blue Economy in Liguria e a livello nazionale); a seguire di messa a punto di progetti finalizzati in grado di polarizzare sia risorse che capacità nella messa a punto di soluzioni innovative a partire da quelle relative all'utilizzo del territorio, del coordinamento e l'integrazione fra coste e territori vicini, alla focalizzazione di problemi sottovalutati come quello relativo all'erosione delle coste (un vero e proprio suicidio economico per l'Italia), sino alla predisposizione degli habitat nei quali far confluire e diventare realtà idee e progetti relativi a emergenze quali l'immigrazione o la sicurezza.

“

-segue

Crediamo inoltre – ha precisato Giorgia Bucchioni, che è anche presidente di La Spezia Cruise Facility, rappresentante di Confindustria nella nuova Camera di Commercio ligure, past-president e attuale componente del Consiglio direttivo dell'Associazione agenti marittimi La Spezia, e che è quindi soggetto di raccordo fra varie anime dell'economia blu – che uno sforzo particolare vada esercitato da subito in due direzioni:

- 1) **L'informazione.** Fare conoscere l'importanza strategica determinante della Blue economy a fasce sempre più estese della popolazione, attraverso una comunicazione costante su queste tematiche
- 2) **I giovani e le scuole.** Mettendo a punto progetti mirati per quelli che saranno i players della Blue Economy di domani

Dopo decenni di disinteresse e sottostima, anche l'Unione Europea ha “scoperto” che non esiste sviluppo e probabilmente identità senza l'apporto determinante della Blue Economy

La crescita blu è la strategia a lungo termine per sostenere una crescita sostenibile nei settori marino e marittimo. La Ue riconosce che i mari e gli oceani rappresentano un motore per l'economia europea, con enormi potenzialità per l'innovazione e la crescita, e rappresenta il contributo della politica marittima integrata al conseguimento degli obiettivi della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

La cosiddetta “economia blu” impiega 5,4 milioni di persone e genera un valore aggiunto lordo di quasi 500 miliardi di euro l'anno, ma alcuni settori presentano ulteriori margini di crescita.

Fra questi il turismo costiero, la pianificazione degli spazi marittimi, la sorveglianza marittima integrata, la difesa delle coste dall'erosione, lo sviluppo delle biotecnologie, lo sfruttamento dell'energia dagli oceani...

Nel solo settore del turismo le coste sono la meta preferita dal 63% dei viaggiatori in Europa. Il sottosettore del turismo marittimo e costiero è attualmente divenuto la principale attività economica marittima, che occupa 2,35 milioni di persone, pari all'1,1% dell'occupazione totale dell'UE. Oltre il 90% delle imprese occupa meno di 10 persone. In alcune zone, il turismo costituisce una fonte di reddito complementare per le comunità costiere, ma in altre può addirittura dominare l'economia locale.

E oggi si profilano sfide determinanti anche per il nostro paese in un Mediterraneo sempre più stretto, come quella della destagionalizzazione del turismo o quella della penetrazione verso l'interno e quindi della fertilizzazione dei territori alle spalle delle regioni costiere e della loro valorizzazione

Una “scoperta”, quella dell'Unione Europea, che postula uno sforzo concentrato ma anche un coordinamento fra Stati membri, ma anche e specialmente all'interno degli Stati membri, che oggi non esiste ancora.

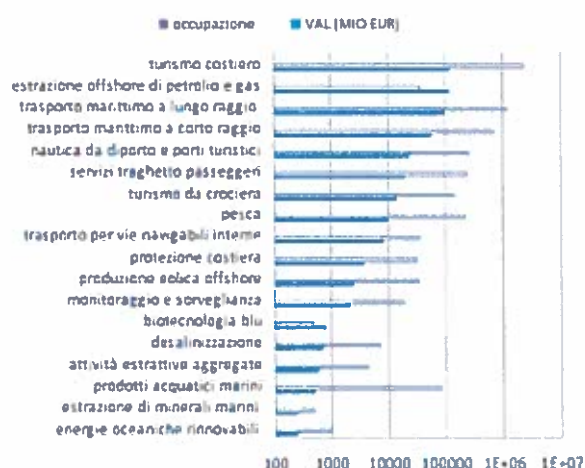
-segue

Oggi, le indicazioni della Direttiva del 2012 sull'economia blu ma anche sulla vita e lo sviluppo delle comunità costiere assumono ancora maggiore rilevanza. I problemi della sicurezza, quelli relativi ai flussi migratori e alla collaborazione con le regioni costiere hanno bisogno di idee, di progettualità, di capacità di innovare. Oltre che di conoscenze specifiche e di professionalità.

Per altro le competenze sparse fra vari soggetti istituzionali, accademici e imprenditoriali, rendono complesso quel coordinamento che rappresenta la chiave di volta per accelerare i processi e realizzare concretamente i progetti. Ed è proprio questa necessità diventata cogente, anche alla luce dell'attenzione che si è focalizzata in questi mesi sul Mediterraneo (immigrazione, sicurezza, prospezioni petrolifere, gasdotti, traffici di navi giganti, sviluppo delle crociere, solo per citare i fattori più significativi), che è alla base del progetto per l'hub della Blue Economy.

[cliccare per ingrandire](#)

LA BLUE ECONOMY in EUROPA



FILOSOFIA DI UN PROGETTO

Il progetto La Spezia-Blue Economy si connota a oggi come l'unico grande progetto a valenza territoriale in grado di fare emergere l'unicità di La Spezia a livello nazionale, e, in prospettiva, in uno scenario mediterraneo, come polo di ricerca, analisi, riflessione, formazione nelle scuole, comunicazione e costruzione della consapevolezza del ruolo della Blue Economy nel futuro dell'Unione.

L'idea è quella di una realtà in costante progresso che in prima battuta diventi il referente riconosciuto per lo studio e l'analisi della realtà dell'economia costiera e della Blue Economy non solo come sistema di cluster marittimo, ma come volano di sviluppo dell'intera economia nazionale e comunitaria, di crescita dell'occupazione e dell'affermazione di una nuova cultura di sviluppo.

-segue

Quindi come centro di generazione di idee innovative con immediate ricadute per La Spezia e il territorio esteso che su La Spezia, come polo di irradiazione di Blue Economy fa riferimento. Quindi come elaborazione di progetti mirati su specifiche opportunità che sia dal territorio, sia dall'analisi delle potenzialità di implementazione della Blue Economy potranno e dovranno scaturire; e quindi su tematiche come quelle relative a un nuovo e del tutto originale e innovativo a livello nazionale utilizzo delle risorse della città (fra cui anche l'Arsenale), all'affermazione di centri comunitari di studio su tematiche chiave per lo sviluppo (la difesa del patrimonio coste dal fenomeno dell'erosione), all'attivazione di un vero e proprio think-tank sulle trasformazioni in atto (e talune rese dolorosamente drammatiche da fenomeni bellici e di terrorismo) nei flussi di turismo in Mediterraneo e quindi sulle opportunità per il sistema Italia, proprio partendo da La Spezia, Liguria e Tirreno.

Complessivamente come centro di irradiazione (esattamente come richiede l'Unione Europea e come i bandi che la stessa Ue ha emesso in materia non mancano di ribadire) di una cultura e di una consapevolezza nuova sul ruolo della Blue Economy, in tutte le sue componenti: dal ruolo economico esteso dei porti commerciali, al fattore strategia del turismo che viene dal mare, alla valorizzazione indotta dalle coste di territori e comunità estese, alla formazione e alla comunicazione.

Obiettivo quindi quello di fare di La Spezia, anche attraverso un progetto di comunicazione a ricadute immediate, il referente italiano, percepito già in fase di start up e progressivamente in modo sempre più intenso attraverso l'elaborazione dei progetti e delle ricerche, del dibattito che anche di recente la Ue ha ribadito essere prioritario sulla Blue Economy. Un referente che sia elemento di orgoglio trasversale per La Spezia e quindi per le sue istituzioni, così come per importanti realtà aziendali.

A guidare questo progetto attraverso una struttura agile e non burocratica sarà una onlus costituita ad hoc, "Blue Vision" presieduta da Giorgia Bucchioni, destinata a diventare il motore di questo progetto in partenariato con tutti i soggetti "blue" radicati nel territorio di La Spezia e del suo Golfo, ma nella prospettiva di ampliare il raggio di azione a tutte quelle aziende, associazioni e istituzioni nazionali che hanno ruolo o come progettano di svolgere funzioni e attività importanti nel campo della "Blue Economy".

Esiste l'auspicio che la Fondazione Carispezia, alla quale è stato già presentato il progetto, svolga una funzione importante di traino sostenendo così l'unico grande piano globale di affermazione a livello nazionale e internazionale di un ruolo pilota di La Spezia, del suo territorio e della sua comunità.

Blue Vision nel suo percorso anche di affermazione di ruolo, una volta definita e resa pubblica la sua mission, presenterà entro fine giugno un piano strategico nonché delle priorità e su questo o sui singoli progetti favorirà la costruzione di un fronte di soggetti istituzionali e privati in appoggio (non solo come sponsors).

Blue Vision pensa di poter contare sul sostegno di Confindustria La Spezia, Camera di Commercio, Autorità portuale e soggetti imprenditoriali come Fincantieri, Finmeccanica, Termomeccanica, cantieri nautici, porti turistici e altri, che hanno diretti coinvolgimenti nella Blue Economy. Collaborazioni queste che avranno un peso determinante anche nella messa a punto di progetti comunitari e di collaborazione internazionale che rappresentano l'obiettivo di medio termine.

-segue

Sulla Blue Economy, specie nel quadro di un assetto geopolitico molto variabile in Sud Europa e nel Mediterraneo, il dibattito sia nella Ue sia in Italia è destinato comunque ad accendersi nel corso del 2016 ed era quindi indispensabile stringere i tempi per affermare la primogenitura del progetto La Spezia.

Progetto che ha la possibilità di collocarsi all'interno dei piani di finanziamento (già in atto) nell'Unione europea che riguardano la formazione, i sistemi di monitoraggio comune ai fini di security e il sistema crociere.

Fra gli obiettivi prevalenti di Blue Vision figureranno anche i rapporti con il pianeta scuola e progetti mirati a far crescere la consapevolezza dell'importanza della Blue Economy per un paese come l'Italia e per l'intero Mediterraneo europeo.

Livorno: Autorita' Portuale, rinnovata la Commissione Consultiva



Luca Becce subentra a Federico Barbera in rappresentanza degli imprenditori, Massimo Angioli è il nuovo rappresentante degli autotrasportatori

Livorno, 20 aprile 2016 – Rinnovo delle cariche nella Commissione Consultiva di Palazzo Rosciano. È arrivato stamani il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con cui sono state accolte le nuove designazioni presentate nei giorni scorsi all'APL dalle organizzazioni sindacali e da quelle datoriali. La novità più importante è rappresentata dall'ingresso di Luca Becce in sostituzione di Federico Barbera. L'Amministratore delegato di TDT sarà il nuovo rappresentante degli imprenditori all'interno dell'organo che in APL ha compiti consultivi in ordine all'organizzazione del lavoro e al rilascio, revoca e sospensione delle autorizzazioni e concessioni in porto. Altra new entry, Massimo Angioli, che entra al posto di Franco Venturi in rappresentanza degli autotrasportatori. Rimangono invece al loro posto Carlo Terzi (per gli armatori), Enio Lorenzini (per gli industriali); Massimo Pucciani (per gli Spedizionieri) e Enrico Bonistalli (per gli Agenti marittimi).

Sul versante dei lavoratori. Filt-Cgil, FIT-CISL e Uil Trasporti hanno designato Simone Angella, Valerio Mantovani, Riccardo Boccone, Manrico Voliani ed Asundino Keszei. Mentre Gianluca Vianello sostituisce Franco Bottari come rappresentante dei dipendenti della Port Authority.

La notizia della ricostituzione dell'organo consultivo dell'APL giunge a distanza di pochi giorni dal rinnovo dei componenti del Comitato Portuale. Il parlamentino di Palazzo Rosciano, ricostituito il 13 aprile scorso, debutterà il prossimo 28 aprile: all'ordine del giorno, tra le altre cose, l'approvazione del bilancio consuntivo e della relazione annuale relativa al 2015.

LE SFIDE DEL PORTO

Il futuro del cantiere Benetti legato al grande bacino galleggiante

Accesso dibattito in commissione con Gallanti, Poerio e Nogarin

- LIVORNO -

CON IL PUBBLICO delle grandi occasioni ieri mattina la commissione consiliare ha affrontato il tema dell'area bacini di carenaggio e del suo utilizzo. Con una notizia positiva, che ha messo in secondo piano anche le polemiche relative alle ripetute pressioni di Jobson per portare alla banchina 76 tre navi che dovranno invece andare a Piombino: il bacino galleggiante - ha riferito il commissario della Port

- potrebbe essere disassemblato dalla magistratura nell'arco della prossima settimana. L'accordo con il magistrato - ha ricordato Gallanti - è stato di fornire un progetto, completo di recupero del bacino, che ha avuto l'ok del Rina, è stato elaborato dalla Benetti che si è impegnata a fare i lavori a proprie spese come concessionario del bacino. Sul piano dei tempi, sta Gallanti che l'ad di Benetti Vincenzo Poerio hanno ipotizzato che se la magistratura darà il suo ok entro pochi giorni il "Mediterraneo" potrà essere rimesso in galleggiamento in 4 settimane. Dopo di che si potrà procedere a liberarlo dal relitto della nave oceanografica che ha creato il disastro.

IPOTESI operative concrete? Nella discussione in aula e sulla base degli interventi di Gallanti, del suo responsabile dell'ambiente Giovanni Motta e dello stesso ingegner Poerio, si è parlato di un'auspicabile nuova utilizzazione del Mediterraneo dal prossimo settembre. La vicenda bacini è sta-



COINVOLTI Vincenzo Poerio, a sinistra, ad Adolfo Benetti e il presidente

ta però solo uno dei temi trattati nella commissione, che ha impegnato per tutta la mattina il serrato dibattito con l'intervento di numerosi consiglieri e con una chiusura fatta dallo stesso sindaco Filippo Nogarin. Chiusura che ha ribadito la volontà dell'amministrazione di tutelare il lavoro sul porto, sulla tesi più volte esternata da Nogarin che la città ha il diritto e il dovere di essere partecipe delle scelte sul porto. A unificare il tut-

to, la richiesta dei riparatori della spezzina Jobson Group di portare tre navi a Livorno per riparazioni ai motori e agli apparati interni; richiesta respinta - ha chiarito - dall'Autorità marittima responsabile degli accessi perché le dimensioni delle tre navi eccedevano quanto stabilito per regolamento di sicurezza. La soluzione di spostare le navi a Piombino - è stato ribadito - è in linea con il programma di una so-

LE RIPARAZIONI

LE NAVI PIÙ GRANDI - È LA SOSTANZA - DOVRANNO TROVARE ALTRI SBLOCCI PER LE RIPARAZIONI. A MENO CHE LA GARA PER I BACINI NON SI CONCLUDA COME BENETTI NON CERTO AUSPICA

la Autorità di sistema. C'è stata anche una appassionata presentazione dell'ingegner Poerio del programma del Benetti. In sostanza - ha detto - siamo a Livorno dal 2003 con investimenti milionari e con un programma già in atto per la costruzione di mega-yacht da oltre 100 metri, i più grandi mai realizzati. Per i quali occorrono però banchine di allestimento - e il bacino Morosini non è abbastanza grande - identificabili solo nella banchina 76 dove c'è il primo 90 metri. Poerio ha ricordato che in cantiere lavorano stabilmente fino a 400 addetti, che si tratta di una realtà industriale tra le più prestigiose al mondo e che ha prospettive di crescita legate proprio all'assetto dell'area e alla possibilità di utilizzare i bacini di carenaggio, insieme ai riparatori navali del consorzio livornese che da tempo collaborano sugli interventi a bordo delle navi di dimensioni compatibili con l'ordinanza della Capitaneria.

C'è dunque una volontà comune - ha concluso Poerio prima di volare a Londra per un nuovo contratto - di difendere il lavoro di centinaia di addetti, senza rinunciare alla riparazioni navali compatibili con la difesa ambientale e con le dimensioni previste dalle normative. Le navi più grandi - è la sostanza - dovranno trovare altri sbocchi per le riparazioni, a meno che la gara per i bacini non si concluda come Benetti non certo auspica. Nel qual caso c'è il rischio che l'intera realtà della Benetti possa guardare ad altri siti. Dai quali non mancano offerte.

A.F.

Il dissequestro previsto tra qualche giorno

I tempi

IL BACINO galleggiante
- ha riferito il commissario
della Port **[REDACTED]** Giuliano
Gallanti - potrebbe essere
dissequestrato dalla
magistratura nell'arco della
prossima settimana.
Poi ci saranno i tempi
per rimuovere la nave
oceanografica Urania
che ha creato il disastro

Bacini, torna la guerra fra Nogarin e Gallanti

Il sindaco accusa: «Quello in muratura lo volete trasformare in un porticciolo»
Il commissario **[REDACTED]** «Tutto è stato fatto su indicazione del ministero»

DI LIVORNO

Nuovo scontro aperto tra il sindaco e il numero uno **[REDACTED]**

In terza commissione si stava discutendo di bacini, e in particolare del futuro di quello in muratura. Secondo Gallanti, piuttosto seccato che si parlasse di un argomento oggetto della gara (al limite della turbativa), il bacino è in uno stato pessimo e servirebbero tantissimi soldi per sistemarlo. I vertici della Johnson Italia, una delle due società in gara, l'altra è Azimut, hanno sostenuto che sarebbero nelle condizioni di sistemarlo, per poi poterlo utilizzare. È - spiegano - l'unico bacino di questo tipo nel centro Italia e uno dei tre potenzialmente più importanti del Mediterraneo.

Gallanti, visto che si entrava ancor di più nell'oggetto della gara, ha tagliato corto: «Il ministero ci ha detto: fate la gara per sistemare quel bacino. Ora ci so-

no due proposte, le valuteremo, ma ribadisco che tutto è stato fatto su input del ministero per risolvere una situazione che durava da anni e anni, punto e a capo, non voglio e non posso dire altro».

A quel punto è intervenuto anche l'amministratore delegato di Azimut Benetti, Vincenzo Perrino: «Le valutazioni sulla possibilità di ripristinare il bacino com'era prima sono state già fatte: non ci sono più le caratteristiche per farvi entrare navi sopra i 300 metri, è un problema di sicurezza».

La questione sembrava quindi solo di dimensioni: navi sopra i 300 metri no, navi sotto sì. Con tanto di intervento del capogruppo M5s Batini, soddisfatto dal sentire comunque posizioni diverse ma rivolte tutte allo sviluppo del porto e alla creazione di nuovi posti di lavoro. Sia Gallanti sia Azimut, avevano rimarcato come il porto di Livorno sia in fase positiva. Lo dimostrano

le giornate lavorative Alpi in forte aumento: 200 a gennaio 2015, 1.200 dodici mesi dopo; 1.400 a febbraio 2016, 1.700 a marzo.

Ma il sindaco ha spargliato le carte: «La verità è che non dite che il bacino grande nel bando non viene ripristinato, ma trasformato in porticciolo. Un posto dove possono stare ormeggiate barche in riparazione: non viene ripristinato come bacino, non come il terzo bacino del Mediterraneo. Io, l'unico a votare contro questo bando: dicevo che prima dovette ripristinare il bacino, è del demanio e quindi di tutti. Quando è ripristinato e funzionante come un bacino si vede chi si presenta alla gara».

Gallanti è andato al contrattacco: «Siamo arrivati 5 anni fa e sul bacino c'era in corso una vicenda penale con la corte dei conti. Andammo a Roma a chiedere cosa dovevamo fare. Per rimettere a posto il bacino serviva una cifra pazzesca. E ci hanno detto di utilizzarlo nel modo più

conveniente possibile. Allora abbiamo fatto questo bando. Nogarin ha votato contro il piano regolatore, ma tutti gli altri a favore. E il piano, piaccia o non piaccia, prevede che arrivino navi sotto i 300 metri. Quelle oltre possono essere dirottate a l'ombino».

Bastone (M5S) ha tirato fuori la questione sicurezza, sollevata da Azimut, per segnalare che proprio per quella per il rigassificatore c'era il subordine della presenza del bacino di carenaggio. Quindi «spesso è solo una questione di volontà». Il sindaco quindi è tornato a replicare a Gallanti dicendo che «sarà una gioia quando entrerà la prossima nave da 298 metri e verrà con tutta la città a vedere come si svuoterà il bacino e le porte che si chiudono. Il punto è che quello che viene messo a gara non è più un bacino, e questo al di là di chi vincerà».

Alessandro Farulli

Guardia Costiera: arrivata in porto nave Diciotti

CIVITAVECCHIA - Proveniente direttamente dal Canale di Sicilia, è giunta ieri mattina nel porto di Civitavecchia Nave Diciotti (CP 941), unità d'altura della Guardia Costiera appartenente alla Classe Datilo.

Con l'acuirsi dell'emergenza umanitaria legata al fenomeno dei flussi migratori, nel corso degli ultimi anni Nave Diciotti ha partecipato, sempre in prima linea, alle numerose missioni ed operazioni di soccorso nelle acque del Canale di Sicilia, totalizzando più di 41 mila miglia nautiche percorse, con circa 4.500 ore di moto e riuscendo a trarre in salvo quasi 16.000 migranti.

La nave, si configura infatti come unità multiruolo tipo OPV (Off-shore Patrol Vessel) in grado di effettuare molteplici tipologie di missioni d'altura a lungo raggio, offrendo anche una piattaforma in grado di assicurare il coordinamento di mezzi aeronavali in missioni complesse nonché di dare supporto logistico in attività di protezione civile.

Lunga 90 metri, ha una velocità massima di 18 nodi ed un'autonomia di oltre 4000 miglia nautiche, estendibile fino a 6.500 con motori a bassi regimi. A bordo è inoltre presente un ponte di volo per l'impiego di elicotteri di tipo AB 412 e/o AW 139.

Le principali capacità e le tipologie di missioni che l'unità è in grado di svolgere verranno presentate nel corso di una conferenza stampa che si terrà a bordo giovedì 21 aprile alle ore 10.00.

L'unità rimarrà ormeggiata presso la banchina 7 del porto di Civitavecchia fino a domenica 24, e sarà visitabile per la cittadinanza nella giornata di sabato 23 aprile dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 18.

Gioia Tauro: Oliverio, confermato interesse Aponte per Porto

Governatore incontra armatore: entusiasta di piano ampliamento

(ANSA) - CATANZARO, 20 APR - "L'interesse della Msc, di Gianluigi Aponte, verso il porto di Gioia Tauro è stato confermato". E' quanto ha detto il presidente della Regione Calabria Mario Oliverio parlando con i giornalisti a margine di una conferenza stampa a Catanzaro.

Oliverio ha incontrato a Ginevra Gianluigi Aponte, l'armatore fondatore di Msc. "Aponte - ha aggiunto Oliverio - ha mostrato apprezzamento per il nostro impegno a gestire Gioia Tauro cercando di salvaguardare lo scalo nonostante la momentanea crisi dovuta alla riduzione dei volumi di traffico causata dai problemi del mercato orientale".

Il presidente della Regione Calabria ha anche parlato di investimenti per ampliamento del porto. "Aponte è stato anche entusiasta - ha sostenuto - di scoprire il nostro piano per l'ampliamento del porto con una zona di carenaggio alla quale destineremo alcuni finanziamenti e che consentirà a Msc, ma anche ad altre compagnie, di poter usufruire della struttura per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle navi".

Sardegna: Deiana, accordo Italia- Francia sui traghetti Santa Teresa di Gallura – Bonifacio

(FERPRESS) – Cagliari, 20 APR – Un accordo tra il governo italiano e francese che consenta di delegare alle Regioni l'esecuzione del contratto di servizio per la tratta Santa Teresa di Gallura – Bonifacio. “Questa è la soluzione alla quale stiamo lavorando”- ha detto l'assessore dei Trasporti della regione Sardegna, Massimo Deiana, impegnato in un doppio vertice a Bruxelles e a Parigi con il suo omologo corso Jean Felix Acquaviva e i rispettivi direttori generali delle strutture. Oggi i due assessori

hanno incontrato i funzionari della Commissione europea della Direzione Trasporti con i quali è stato definito il percorso amministrativo per garantire la stabilità dei collegamenti marittimi tra i due Paesi.

“La Direzione generale dei Trasporti condivide la necessità di tenere in piedi un servizio pubblico anche per le tratte tra isole transfrontaliere appartenenti a stati diversi, come è il caso di Sardegna e Corsica”, ha continuato Deiana. La delegazione si è quindi recata nella capitale francese per definire ulteriormente con il governo di Parigi l'accordo di delega agli enti territoriali competenti. “Il rapporto di collaborazione tra le due isole, stimolato dalle recenti e reciproche visite dei presidenti Francesco Pigliaru e Gilles Simeoni, sta portando i suoi frutti – ha concluso l'esponente della Giunta – continuiamo a tappe forzate in questa direzione per salvaguardare il servizio pubblico tra il porto gallurese e quello corso anche dopo l'estate”.