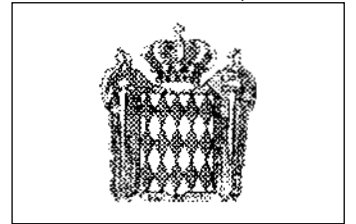


SPECIALE
MARTEDÌ 15
LUGLIO 1997

VENEZIA-MONTECARLO

Informazione pubblicitaria



RENATO GUIDI
Nautica Mediterranea

La motonautica non ha la possibilità di sviluppo se non esiste una adeguata capacità ricettiva dei porti turistici. Il numero dei porti italiani è insufficiente e comunque, la gran parte, non dispone di adeguate strutture. Il Governo come pensa di sviluppare la portualità e di conseguenza di incrementare il turismo nautico?

È allo studio del Governo un progetto di legge che disciplini, finalmente in maniera organica, gli approdi turistici allo scopo principale di favorire l'ordinato esercizio della navigazione da diporto e di garantirne la sicurezza attraverso lo sviluppo di idonee strutture ricettive e di assistenza, in armonia con le esigenze di assetto territoriale e di tutela ambientale e nel rispetto delle prerogative delle Regioni in materia.

Tramite anche il Corpo delle Capitanerie di Porto presente capillarmente sul territorio costiero, si sta avviando un censimento generale delle infrastrutture portuali, volto al recupero dei porti di 2a categoria classi 2a e 3 per avere una visione globale della disponibilità di tutti i posti d'ormeggio per il diporto.

Inoltre la localizzazione delle aree atte ad accogliere le barche da diporto andrebbe determinata in relazione alle esigenze del tipo di navigazione che praticano queste unità. Queste bisogna lungo tutta la linea costiera nazionale di numerosi piccoli approdi costruiti a non molta distanza l'uno dall'altro; è assurdo, infatti, che il possessore di una unità da diporto che risiede in una località marina o lacustre debba percorrere diversi chilometri per poter varare ed alare la propria imbarcazione pagando, per giunta, cifre esorbitanti.



On.le Claudio Burlando
Ministro dei Trasporti e Navigazione

In tal senso sono stati predisposti interventi per il recupero di dighe e per la messa in opera di approdi all'interno di strutture portuali esistenti riutilizzando una quota di posti barca gratuiti (per un tempo determinato) alle unità in transito. Sono state introdotte inoltre facilitazioni per la costruzione di scivoli di accesso al mare, per la sistemazione di boe, di rade protette e di pontili galleggianti. La direttiva n°517 emanata il 1° agosto 1996 inerente lo sviluppo di strutture al servizio della nautica da diporto e l'ormeggio va proprio nella direzione di favorire uno sviluppo razionale della nautica cosiddetta minore.

ON. BENINAI

Presidente
Commissione Ambiente
dell'Assemblea Siciliana

Un recente censimento ha contato in Sicilia ben 76 porti, la gran parte dei quali, per altro inutilizzabili, perché interrati, mancanti della necessaria illuminazione e così via. La Regione Siciliana, che pure è inter-

zionata a intervenire per aiutare l'incremento del turismo nautico, non dispone delle risorse finanziarie necessarie per un impegno così ingente. È possibile prevedere un intervento dello Stato Centrale?

La Sicilia è una delle regioni su cui abbiamo investito di più. Per il sistema trasporti della regione abbiamo collocato quasi 800 miliardi di risorse sulla Palermo - Messina e sono stati stanziati altresì 400 miliardi da ripartire per gli aeroporti di Catania, Bari e Cagliari; altri interventi li stiamo effettuando nei nodi principali di collegam. ento all'interno della Sicilia e per la Sicilia. Per questo motivo c'è stato unanime riconoscimento



Il Principe Alberto di Monaco accanto al Trofeo Eolie, una prestigiosa scultura in oro di Salvador Dali

e soddisfazione da parte delle regioni meridionali. Per quanto riguarda la portualità turistica, la procedura che noi abbiamo messo a punto e che utilizza la legge Bassanini, facilita la rapidità di approvazione delle richieste di concessione demaniale, con minori costi. Una regione come la Sicilia non si deve far scappare le opportunità concesse dal provvedimento da noi adottato. Penso che la Sicilia abbia un'opportunità incredibile. Essa può essere davvero una risorsa importante per questo Paese se, migliorando l'accessibilità dei porticcioli, si riuscisse a costruire una rete di approdi turistici e farla diventare una vera e propria isola per gli approdi mentre la gestione dei porticcioli potrebbe essere affidata per esempio, a cooperative di giovani.

Il recupero e la riqualificazione delle strutture turistiche è una forte scommessa della realtà diportistica su cui intendiamo impegnarci considerando le potenzialità turistiche dell'isola.

SERGIO CARPENTIERI
Cantiere Gagliotta

Il segreto dello sviluppo è la diffusione di una vera mentalità imprenditoriale. Nel mezzogiorno purtroppo questa non si è mai sviluppata pienamente. Colpa anche delle strutture pubbliche, come la Cassa per il mezzogiorno, che negli ultimi anni ha addormentato le energie vitali pur presenti al sud. Come è possibile ridare forza all'imprenditorialità specie a quella meridionale?

Ci si deve misurare con l'esigenza di flessibilità, con l'obiettivo di dare alle imprese condizioni analoghe a quelle che hanno le imprese negli altri paesi.

L'obiettivo finale è che il mercato del lavoro e il sistema fiscale rendano l'impresa italiana competitiva. Attraverso la flessibilità si deve individuare un modo che consenta al Paese una serie di vantaggi, senza danneggiare il mondo del lavoro, che ha il diritto di vedere tutelati alcuni principi.

Anche questo è nell'interesse complessivo del Paese e del sistema imprenditoriale: non avere un mondo del lavoro umiliato e schiacciato,

bensi motivato e pronto alla sfida della flessibilità. L'armamento, tutta l'utenza portuale, i porti stessi, il lavoro portuale e la cantieristica del sud possono diventare un settore fondamentale e trainante dell'economia di questo paese. È in questa prospettiva l'approvazione del provvedimento sullo stanziamento di 400miliardi nel triennio 1997-1999 a sostegno della cantieristica nazionale. Per quanto concerne il diporto, c'è in Italia un forte ritardo culturale verso questo settore che può essere recuperato solo con la cooperazione di Comuni e Regioni, soprattutto nel sud, dove il turismo nautico può



Paola De Simone
Costa d'Argento

creare sviluppo e occupazione. La produzione e il commercio delle imbarcazioni da diporto soffrono i problemi della congiuntura spesso difficile, ma anche quelli di una legislazione fiscale ingiusta. I proprietari dei natanti sono indicati come i ricchi, gli evasori, nessuno guarda oltre, con conseguenze spesso molto dannose. È bastato l'accenno del Governo ad una definizione di un nuovo "reddimetro", con le barche tra gli indicatori dello stato del benessere, e subito il mercato si è depresso. È possibile evitare di considerare le barche un bene di lusso?

Effettivamente in passato, sia a livello sociale che a livello politico il termine "nautica" era sinonimo di bene di lusso. Uno dei fanati che ha con-



Graphoken - SnaI Servizi
Equipaggio: A. Gualdabini - A. Rinaldi - S. Pisoni

tribuito è stato certamente il pregiudizio imperante di considerare la nautica come fenomeno elitario; per questo motivo fino a poco tempo fa il possesso di una barca veniva "criminalizzato". Dobbiamo invece tener presente che in Italia esistono 800mila unità da diPorto (una ogni 70 abitanti contro 15 di USA e Gran Bretagna) di cui l'84 per cento non immatricolate e quindi di piccole dimensioni e potenza. Ciò dimostra che il popolo del mare non è fatto di una élite di ricchi come si è voluto far credere.

L'ipotesi di un "ricometro" per le prestazioni sociali di cui ha recentemente parlato il Ministro Visco, non

costituirà in alcun caso una riedizione del famigerato vecchio reddimetro. È peraltro improbabile che notizie così recenti su questo argomento possano aver provocato una ulteriore depressione del mercato come la domanda lascerebbe supporre. Tutto ciò sembra riecheggiare più vecchie preoccupazioni che attuali concreti problemi.

FRANCO RANIERI
Titolare di una Marina

Nel caso si cercassero nuove autorizzazioni per l'ampliamento dei porticcioli, verrebbe premiata la professionalità di chi ha lavorato negli anni oppure chi ha lavorato abusivamente? La mia non è una provocazione, si tratta di una realtà.

Il Codice della Navigazione, prevede che, in caso di più domande di concessione, sia preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi delle stesse per un uso che, a giudizio dell'Amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico. In particolare sono state distinte sei categorie di interessi pubblici, costantemente presenti sulla fascia costiera, con i quali va verificata la compatibilità dell'iniziativa proposta.

Ci sono innumerevoli casi di porti, rade, darsene etc. costruiti con denari pubblici dove, a fronte di poche centinaia di lire di canone annuale, piccole lobby locali hanno privatizzato di fatto intere banchine o vasti specchi d'acqua, con alti costi per i gestori, quindi occorre riaffermare il principio che nei porti realizzati dallo Stato, non dovrebbe essere permesso a nessuno di lucrare. Una corretta aderenza di quanto prodotto dal richiedente a quanto previsto dalla norma, è la prima garanzia della conduzione lineare di un procedimento.

SEBASTIANO VENNARI
Responsabile Mare Legambiente

È possibile che il Ministero dei Trasporti e della Navigazione si impegni per una verifica generale degli effetti causati dalle strutture portuali fin qui realizzate?

La domanda non è peregrina, perché purtroppo, spesso gli equilibri ecologici generali sono stati sconvolti dall'avvio di opere mai realizza-



Problemi del diporto nautico

te. Come è possibile attuare controlli più severi sul traffico della nautica da diporto, specialmente per il rispetto delle distanze dalla costa? Nel recente provvedimento presentato al Consiglio dei Ministri in data 5 agosto 1997 si prevede la verifica degli effetti delle strutture portuali fin ora compiute, e delle opere portuali avviate e mai realizzate. Quella del recupero e riqualificazione delle strutture esistenti è una delle scommesse più forti sulle quali il Ministero si sta impegnando. Prendendo le mosse da un lavoro condotto in collaborazione con il Ministero dei Lavori Pubblici, allo sco-

po di evitare quello che nella legge Bassanini si definisce "connessione di procedimenti", cioè una interazione dei diversi organismi preposti senza criteri condivisi di valutazione, si è proceduto ad una standardizzazione dei progetti da presentare per accelerare i tempi necessari alla valutazione dei profili tecnici dell'iniziativa.

All'interno di questi criteri condivisi l'art. 4 del provvedimento definisce le caratteristiche generali del progetto preliminare assestandole all'analisi del loro impatto sull'ambiente circostante. In questa verifica di compatibilità ambientale sono coinvolti da una parte le Regioni e dall'altra i Ministri dell'Ambiente, dei Trasporti e dei Lavori Pubblici coordinati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Con questo provvedimento speriamo non solo di preservare gli equilibri ecologici generali penalizzati in passato dall'avvio di opere mai realizzate, ma anche di permettere un recupero veloce delle strutture già esistenti, di monitorare e garantire la manutenzione dell'opera considerando tutto il tratto di costa interessato nell'iniziativa.

Rispondendo alla seconda domanda, il 10 luglio 1997 si è svolta a Roma un'importante riunione - promossa dal Ministero dei Trasporti - cui hanno partecipato, sotto la presidenza del Ministro Napolitano, i Ministri della Difesa, della Finanza, della Giustizia e i massimi rappresentanti delle Capitanerie di Porto, della Guardia di Finanza, dell'Arma dei Carabinieri, della Polizia di Stato e della Polizia Penitenziaria. Durante questo incontro sono stati presi dei provvedimenti riguardo alla sicurezza della navigazione da diporto e al coordinamento degli interventi di controllo e delle aree in mare. È importante che un gruppo di Ministri e tutti i responsabili delle Forze Armate si siano riuniti per stabilire una norma di comportamento che consenta di avere dei controlli di sicurezza senza che questi vengano ripetuti creando disagio a chi va per mare, pur senza trascurare l'aspetto di vigilanza. Al termine della riunione si è convenuto di riservare alle sole Capitanerie di Porto i controlli sulla sicurezza in mare per i diportisti, mentre le motovedette della Finanza, dei Carabinieri e della Polizia si occuperanno prevalentemente della lotta alla criminalità, e delle emergenze.

Per quel che concerne la navigazione a motore nelle zone riservate ai bagnanti, i controlli saranno severi, con ammende pecuniarie per tutti quei motoscafi veloci ed acquascooter che si avvicineranno alla costa mettendo a repentaglio l'incolumità pubblica.

È importante che tra la Guardia Costiera e i diportisti si instauri un rapporto di collaborazione ed in questo senso noi, nel comunicare queste norme di sicurezza, facciamo appello alla capacità di autoresponsabilizzazione di chi pratica il turismo nautico.

GIANFRANCO ROSSI
Cantiere Samico

Nel mio paese, Monaco, non sono mai sorti problemi complessi per la costruzione e la gestione dei porti, affidata a privati nell'ambito di una legislazione chiara e precisa, nel pieno rispetto dell'ambiente. È così difficile avere le stesse cose anche in Italia?

In Italia negli ultimi decenni l'evoluzione dell'uso del demanio marittimo si è confrontato con il proliferare di diverse forme di utilizzo di esso legate ad esigenze di carattere industriale, turistico, a fini di pesca ecc. Di fronte ad una realtà così multiforme, il vecchio schema procedimentale proposto dal codice della navigazione ha progressivamente mostrato segni di inadeguatezza. Si è reso necessario allora adeguare la realtà amministrativa alla realtà economica e normativa.

Sulle direttive della legge Bassanini è stato elaborato il provvedimento - presentato al Consiglio dei Ministri in data 5 agosto 1997 - riguardante la realizzazione e la gestione di porti turistici. Nel provvedimento in questione si è cercato prima di tutto di creare una condizione di certezza con riferimento ai soggetti ed ai tempi del procedimento e definendo dei criteri standard nella presentazione dei requisiti tecnici dei progetti. Questo per avere

avuto un calo di vendite fortissimo, un simile sostegno potrebbe essere forse un concreto segnale.

È stato di recente proposto - e l'iniziativa è tuttora valida - in analogia con quanto di recente fatto dal Governo per i ciclomotori, un incentivo per la sostituzione dei motori marini più vecchi con altri nuovi, meno inquinanti e più silenziosi. Nel caso specifico, il certificato d'uso che li accompagna potrebbe essere utile nel caso in cui si dovesse decidere di attivare un sistema di rottamazione simile a quello previsto per le automobili.

Occorre considerare, come i dati desunti da una recente indagine del Censis evidenziano, che l'indotto del



Gagliotta Camaro Even
S. Carpentieri - G. De Rosa - A. Foresti

turismo nautico in termini occupazionali è stimato in circa 60mila unità. Poiché per ogni nuovo posto di lavoro creato nell'industria nautica, si generano nel sistema economico complessivo nazionale altri nove posti di lavoro ed avendo nei soli cantieri perso 8000 occupati, significa aver perso complessivamente 72mila posti di lavoro nell'indotto su un totale di 140mila. Sono cifre che da sole invitano a riflettere se non sia il caso di sperimentare incentivi che consentano alle aziende di competere con forti concorrenti esteri.

In ogni caso, nel momento in cui il Paese sta attraversando una difficile congiuntura economica, è importante aiutare, magari sotto il profilo legislativo e burocratico, un settore che produce ricchezza senza utilizzare fondi pubblici.

BRUNELLO ACAMPORA
Victory Design

Il problema di fondo dell'industria della cantieristica è quello delle dimensioni delle imprese esistenti. Nella gran parte dei casi non si è mai andati oltre una realtà semiartigianale, ma queste limitate dimensioni diventano un notevole handicap perché fanno lievitare i costi di produzione abbassando drasticamente il livello della competitività. Come è possibile arginare questi problemi e aiutare i cantieri a crescere?

I cantieri per la nautica da diporto sono piccole e medie imprese a volte di dimensioni quanto mai limitate, il nostro sistema economico ha scoperto però negli ultimi anni la estrema vitalità di tali realtà industriali che vanno quindi aiutate.

Ad esempio, per un settore a "crescita zero" come quello della cantieristica da diporto, si potrebbero sperimentare incentivi, quali gli sgravi fiscali, che consentano alle aziende di competere con forti concorrenti esteri, come i costruttori francesi e inglesi.

Vorrei sottolineare inoltre l'importanza della direttiva 94/25 sulla marcatura CE che garantisce la qualità e la commercializzazione della produzione diportistica italiana, certificandola in ambito comunitario, rendendola competitiva.

Infine, se forme di integrazione e di collaborazione tra più imprese sono auspicabili, in quanto potrebbero contribuire ad una riduzione dei relativi costi, tuttavia per le caratteristiche del settore, non sono ipotizzabili industrie delle dimensioni proprie del settore automobilistico, il mercato infatti non accetterebbe un prodotto costruito in larghissima serie.

Patrocinio del
Ministero dei
Trasporti e della
Navigazione

VENEZIA-MONTECARLO

GARA INTERNAZIONALE MOTONAUTICA D'ALTURA

C.O.N.I.-I.F.M.-U.I.M.
9-19 Luglio 97
VI Edizione

SNAI
SERVIZI

SONY

valtur

DUCATI

FUGGI
ACQUA E TERME

GORE-TEX

WESCAM
SISTEMI GIORNATAZZI DI RIPRESA AEREA

REGIONE CALABRIA
ASSESSORATO AL TURISMO
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE
REGGIO CALABRIA
CAMERA DI COMMERCIO
REGGIO CALABRIA

www.sport.it

© CEFFID-MULTIMEDIA

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO DEL TURISMO DELLA
COMUNICAZIONE E DEI TRASPORTI
AZIENDA AUTONOMA DI SOGGIORNO
E TURISMO ISOLE EOLIE