

ANITA

Della Pepa:
«Si all'intermodalità
gomma-mare per
muovere le merci»

>> **Cambio ai vertici** di Anita, l'associazione Confindustria che riunisce le imprese di autotrasporto. Il nuovo segretario generale è Giuseppina Della Pepa, già segretario aggiunto, subentrata ad Alfonso Trapani, ora responsabile politico con delega ai rapporti con l'Europa. Circa l'intermodalità gomma-mare della logistica il nuovo segretario ha le idee chiare: «Siamo favorevoli all'utilizzo di varie

modalità, – ha dichiarato – l'obiettivo è muovere le merci, indipendentemente dal mezzo». L'Associazione infatti ha promosso, per le lunghe tratte, il trasferimento dei veicoli sulle autostrade del mare Tirrenica e Adriatica incontrando, soprattutto sul versante adriatico, la scarsa sensibilità degli armatori: «Bisognerebbe intervenire sulla prenotazione dei traghetti perché vi sia posto per le merci».



Ritardi politici cronici. Cosa c'è che non va? Tutto o quasi, ma chi darà loro ascolto?

(Mal)umori degli agenti marittimi

CATERINA GROSSO

Sono tornati in Sardegna molti grandi yacht come, ad esempio, il Moneicos, 70 metri italiano, o l'Escape barca araba di oltre 50 metri e il Tazu che avevano disertato i porti dell'isola per l'istituzione della tassa sul lusso. Ora che la tassa è stata dichiarata incostituzionale anche dalla Corte Europea, il ritorno degli aficionados di un tempo servirà proprio a compensare parzialmente il deficit dovuto alla crisi di quest'anno. Ma non è una novità sufficiente a placare le preoccupazioni degli agenti marittimi dello yachting che, non solo in Sardegna, ma in tutta Italia si trovano a combattere una dura battaglia per una professione non del tutto conosciuta nei vari aspetti.

Con la crisi gli agenti marittimi dello yachting denunciano il fatto che il management di molti porti, per fare un esempio, dimostra spesso di non sapere sostenere il mercato in un momento di abbassamento della propensione alla spesa: «Molti non applicano politiche dei prezzi che prevedono una scontistica, ad esempio per barche da charter senza clienti a bordo all'ormeggio, e continuano a pretendere tariffe che non sono consone alle dinamiche di mercato, contrariamente a quanto stanno facendo i marina dei Caraibi dove la crisi quest'anno si è manifestata in tutta la sua virulenza. Ed ecco dunque che ai Caraibi ora si applicano sconti del 40/50 per cento agli yacht vuoti».

Renato Azara, che del traffico dei mega yacht con **Sardinia Yacht Services** gestisce l'80 per cento, denuncia una situazione di passività del management dei porti così come **Fulvio Luise** della **Luise Group**, vice presidente di **Federagenti** sezione Yachting, che gestisce tra gli altri gli approdi di Lacco Ameno e di Mergellina e opera in tutto il Mediterraneo, racconta che a Capri nella prima parte dell'anno



è stato perso il 35 per cento di traffico.

«Pochi conoscono la nostra realtà e le difficoltà che affrontiamo quotidianamente, come se tutto finisse con la consegna dello yacht da parte del cantiere – dice **Fabio Pesto** presidente della sezione yacht di **Federagenti** e neo presidente di **Assonautica Provinciale Genova** – mentre abbiamo enormi problemi legati alla burocrazia, pratiche relative ad arrivi, partenze, dogana, immigrazione. Nei porti italiani manca uniformità a livello di applicazione dei regolamenti e c'è oltretutto una maggiore severità nell'applicazione di leggi e direttive europee».

I clienti stranieri, che arrivano in Italia magari dalla Francia, dove non trovano mai intoppi ma sono meno attenti alle leggi, non capiscono le nostre procedure soprattutto perché queste non sono omogenee in tutti i porti. «Chiediamo almeno chiarezza e chiediamo di essere considerati attori della nautica, perché la nautica non è solo cantieristica,

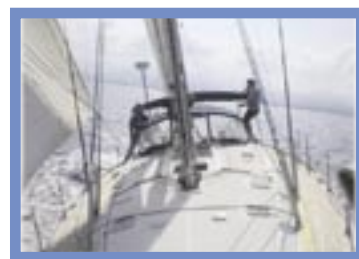
Fabio Pesto:
«Nei porti italiani
manca uniformità a
livello di applicazione
dei regolamenti»

ma anche movimentazione, servizi, «refit» e manutenzione degli yacht con un indotto di tutto rispetto». «E' indispensabile, per noi agenti marittimi dello yachting, avere una figura a cui ci si può riferire nell'ambito della direzione marittima – aggiunge Luise – dedicata esclusivamente allo yachting e l'altra nostra proposta è di istituire un tavolo tecnico a cui far sedere rappresentanti non solo della Capitaneria di Porto, Ucina, Agenzia delle Entrate, Dogana per cominciare a lavorare su questi problemi e capire in quali termini può avvenire questa omogeneizzazione della norma». L'ideale, secondo Fulvio Luise, sarebbe creare un **Testo Unico** che riguardi le navi del grande diporto.

Ambiente&Ricerca

CON SUNRISE NAUTICA ECO-COMPATIBILE

>> **Anche la nautica**, dovrà ripensarsi innescando un processo che – in tutta la filiera – dimostri di essere innovativo e eco-sostenibile. È questa, in stretta sintesi, l'anima del progetto di ricerca S.U.N.R.I.S.E. (Studio di Unità Nautiche per favorire il Riciclo Industriale e lo Sviluppo Ecocompatibile). Come puntualizza l'arch. Stefano Grande, tra gli obiettivi strategici che l'Unione Europea individua come priorità nel 7° Framework Programme «vi è la particolare esigenza di una politica marittima globale tesa a sviluppare in maniera ecologicamente sosteni-



nibile un'economia marittima prospera. Tale politica deve poter contare sull'eccellenza nel settore della ricerca scientifica marina, della tecnologia e dell'innovazione». In questa direzione la ricerca S.U.N.R.I.S.E. nata in seno al Dipartimento di Scienze per l'Architettura dell'Università di Genova, è volta a esplorare le possibili soluzioni di sviluppo della nautica da diporto in termini di sostenibilità industriale e valorizzazione ambientale, e costituisce una metodologia operativa per la progettazione, la costruzione, l'esercizio, la gestione, lo smaltimento e il riciclo delle unità da diporto nel prossimo futuro.