

ALL'EVENTO SATEC DI VIAREGGIO. TOTI: «SULLA BOLKESTEIN PER TROPPO TEMPO SI SONO DATE RISPOSTE SEMPLICISTICHE»

«Porti turistici, più garanzie sulle gare»

Confindustria Nautica sul ddl concorrenza: «Procedure e compensazioni siano diverse rispetto a quelle dei balneari»

Alberto Quarati

INVIATO A VIAREGGIO

Martedì prossimo il Senato, commissione Industria commercio e turismo, tornerà a esaminare il disegno di legge sulla Concorrenza - che tra le altre cose, come è noto, limita al 31 dicembre 2023 le concessioni degli stabilimenti balneari e più in generale delle aree in concessione sul demanio marittimo. A cadere in questa definizione, ci sono anche le infrastrutture nautiche, come marina e porti turistici.

Proprio questa è stata la miccia che ha incendiato il dibattito ieri mattina, al Satec di Viareggio, il tradizionale momento di incontro tra imprese del settore organizzato dalla Confindustria nautica, che in tre anni - parola del presidente Saverio Cecchi - è passata da 317 a 427 associati, con l'ingresso di grandi cantieri nautici ma anche allargando la base a tante imprese della filiera.

Anche alla luce degli emendamenti posti dal governo a suo tempo - molto sbilanciati su un assetto normativo teso a liberalizzare gli stabilimenti balneari, ma che hanno poca attinenza con la realtà dei porti turistici - la posizione confindustriale è sintetizzata da Roberto Perocchio, presidente di Assomarin: nella legge delega così come nei decreti attuativi sarà necessario marcare la differenza tra porti turistici e stabilimenti balneari. «La di-

Il presidente Cecchi:
«Abbiamo allargato la base da 317 a 427 associati»

rettiva europea Bolkestein, alla base di questa parte del ddl Concorrenza, fu pensata per i servizi. Ma quelle dei porti turistici sono vere e proprie aziende - spiega Marina Stella, direttore generale della Confindustria Nautica -. Aziende che hanno investito e hanno capacità di investire, ad esempio in innovazioni tecnologiche e green, che le rendano vincenti e in condizione di poter operare e vedere ripagati i loro investimenti». Per questo, alla scadenza delle concessioni, «chiediamo si facciano gare non secche: le valutazioni non possono essere fatte solo sulla base di chi investe di più - continua Stella -. Andrebbe fatta una valutazione comparativa, come avviene anche per altri tipi di concessione. Per un'azienda storica, che magari non ha la capacità di investimento di un grande investitore estero, dovrebbe per esempio essere tenuto conto il contributo negli anni dato al territorio. E poi, nel caso appunto che un'azienda storica, che gestisce un porto turistico, non avesse presentato un programma di sviluppo adeguato, andrebbe consentito un equo riconoscimento degli investimenti fatti negli anni, e non una compensazione dettata dall'ammortamen-

to», opzione quest'ultima che, non privilegiando il valore degli asset, forse sarebbe più adatta a uno stabilimento balneare, che ha sicuramente una struttura più leggera rispetto a quella di un porto turistico.

Le concessioni, in ogni caso, vanno censite e caratterizzate: è l'opinione di Umberto Buratti, deputato Pd della commissione Finanze: «Tra l'altro questo non è un lavoro che si fa in breve tempo, se pensiamo che in alcuni Comuni i funzionari preposti a questo tipo di operazioni spesso sono una singola persona: ecco perché nella norma sarebbe necessario inserire un periodo transitorio». «Il tema è complesso - commenta il governatore ligure Giovanni

Toti, ospite al Satec insieme al sindaco di Genova, Marco Bucci -. Troppo spesso la politica ha dato delle risposte semplici, o semplicistiche, il che non ha aiutato a risolvere il problema. Abbiamo perso tantissimo tempo su questo tema sostenendo, ed in qualche modo vezzeggiando, tutta una serie di categorie, che alla fine la Bolkestein non sarebbe stata applicata o sarebbe stata applicata secondo una via italiana. Poi il Consiglio di Stato e tutta la giurisprudenza ci hanno messo di fronte a quello che avremmo potuto aspettarci da tre, quattro anni. Senza farne colpa a nessuno, è colpa della politica in generale. Ma ora con l'Europa c'è una trattativa



Il Satec: a dibattito, sul palco. Giovanni Toti e Umberto Buratti

di dare-avere importante come un Pnrr che vale oltre 200 miliardi di euro».

Al Satec non si è discusso solo della Bolkeinstein: suggestioni sono arrivate da Carlo Iacovini, General Manager Energetica Inside ed Elio Jannelli, Ordinario di Sistemi Energetici Università Parthenope, sui possibili utilizzi dell'elettrico e dell'idrogeno come carburanti nella nautica. Tutto è ancora in via sperimentale, ci sono problemi di rete e di peso delle imbarcazioni, ma anche sviluppi di tecnologie Made in Italy più efficienti di quelle asiatiche. E lo stop ai carburanti fossili richiesto da Bruxelles entro il 2035 sta accelerando la sperimentazione. —

DA OGGI ANCHE LA TUA TARGA È IMPORTANTE!

Registrala su Free To X e ottieni in automatico il cashback del pedaggio!



Con Free To X, registrando la tua targa in app, quando paghi il pedaggio con carte o contanti puoi ricevere in automatico il cashback, per ritardi dovuti a lavori sulla rete di Autostrade per l'Italia. E ricorda che il rimborso è automatico anche se registri il tuo dispositivo di telepedaggio. Scarica subito l'app e scopri tanti altri servizi utili per i tuoi viaggi.

www.freeto-x.it

Scarica subito l'app!

FREETO X
Sostenibilità. Innovazione. Mobilità
autostrade per l'Italia



Il rimborso può essere erogato nel caso di cantieri per lavori che impattano la fluidità del transito a causa della riduzione delle corsie originariamente disponibili (esclusa la corsia di emergenza). Non si ha diritto al rimborso nel caso di cantieri per ripristini di sicurezza urgenti dovuti ad incidenti, né per ritardi causati da traffico intenso, incidenti, eventi meteo, manifestazioni, o qualunque altra motivazione diversa dai lavori.

Per ulteriori dettagli consulta il documento Termini e condizioni disponibile sul sito freeto-x.it

FEDERLOGISTICA

Cyber attacchi ai trasporti Merlo: «Il Mims intervenga»

GENOVA

La minaccia è esplicita: fra i siti nel mirino di Killnet, collettivo russo di haker, figurano in primo piano le aziende di trasporto e logistica, le dogane, il trasporto ferroviario, gli aeroporti e i terminal portuali. E per gli aeroporti la minaccia è già diventata realtà.

Secondo Luigi Merlo, il presidente di Federlogistica-Confrapporto che per primo aveva denunciato il rischio di cyber attacks al sistema italiano dei trasporti, non c'è tempo da perdere: «Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile deve farsi immediatamente carico delle funzioni di regia e supporto sia alle strutture pubbliche sia quelle imprese del settore trasporti, logistica e shipping che svolgono un ruolo strategico, come i terminal portuali, coordinandosi con l'Agenzia nazionale per la cybersicurezza - spiega Merlo - Federlogistica-Confrapporto aveva evidenziato settimane fa i pericoli derivanti dalla fragilità di sistemi troppo vulnerabili per i quali è oggi indispensabile e urgente accelerare le azioni di protezione preventiva, utilizzando le risorse per la digitalizzazione in via preventiva proprio per proteggere il sistema logistico e portuale italiano» dice Merlo.

«Deve essere anche messo a punto in tempi rapidissimi - prosegue il presidente di Federlogistica-Confrapporto - un progetto di formazione che consenta al sistema di disporre di quelle figure professionali di alto livello che sono indispensabili per una mappatura e un aggiornamento costante sui pericoli cyber e sulle misure di reazione agli stessi». —