



Partita la caccia



ali im-
a mare
za del
ture è
mento
servato
resort
mi che
nauti-
consi-
e, uno
aggiog-

ta
risi

re prestigio, guarda con preoccupazione al futuro. «Il governo Monti ci ha penalizzato oltremisura e i politici non hanno ancora capito la grande potenzialità di questo settore. È una vergogna che una città marinara come Napoli non abbia un porto turistico grande, attrezzato, vero. Noi operatori siamo amareggiati per questo totale disinteresse. Continuiamo a lavorare, siamo sempre di meno, eppure le istituzioni ci ignorano completamente. La nautica viene ancora vista solo e soltanto come una cassa da dove prelevare. Servizi e Infrastrutture zero. È avvilente, veramente avvilente». Gli spazi per la nautica a Napoli sono veramente esigui è quei pochi che esistono sono riservati alle clientele. È di questo parere Antonio Pane, titolare del cantiere Salpa. Mette subito nel mirino l'Autorità Portuale e le scelte fatte dall'ente di piazzale Piscane. «Ho denunciato tutto alla magistratura - dice - e sono in attesa che sia fatta giustizia. Con la mia azienda abbiamo concorso nel subentro di una concessione. Ebbene abbiamo rotto le uova nel paniere perché tutto doveva rimanere com'era per far abbassare i costi della concessione. Uno scandalo. Uno scandalo documentato dettagliatamente alla Procura della repubblica e per questo abbiamo dovuto subire anche minacce. Che speranze ci sono di avere un porto turistico a Napoli se un cantiere come il nostro, per trovare uno sbocco a mare, ha dovuto rifugiarsi a Torre del Greco? Noi crediamo nella nautica e nei servizi, lavoriamo, ma ci scontriamo con uffici pubblici che sono dei veri e propri muri di gomma. Tutto deve andare come è stato programmato, la concorrenza non deve esistere».



Il presidente
Amato: «A Napoli non si vuole fare il porto turistico, basterebbero investimenti minimi per ottenere risultati straordinari»

L'intervista

«Mergellina, serve piano omogeneo dell'approdo»

Il Marina Molo Luise continua a essere il riferimento internazionale nel Sud Italia per il mondo dello yachting, con la sua collocazione a Mergellina. Un porto turistico che ha anticipato i tempi rispetto ai servizi di concierge e la preparazione tecnica fornita agli equipaggi italiani e stranieri che approdano in città. L'area è dunque di grande interesse turistico e culturale e Francesco Luise, manager della Luise Group, impegnata nel settore dal 1847, si dichiara già pronto a nuovi investimenti.

Di cosa ha bisogno Mergellina?

«Ci sono due ordini di interventi che si impongono come urgenti. Il primo inerente alla viabilità. Nei fine settimana il traffico paralizza la zona. Inoltre sarebbe necessario una maggiore manutenzione delle aree verdi e una razionalizzazione dei luoghi di spaccio di bibite, snacks. Senza menzionare gli ambulanti in estate presenti in numero eccessivo».

E poi?

«Il secondo riguarda la definizione di un piano omogeneo dell'approdo che consenta una decorosa organizzazione degli ormeggi, la ristrutturazione e il completamento del molo di sopralfutto. Tutto ciò va pianificato con un tavolo di programmazione a cui devono partecipare il prossimo Presidente dell'Autorità Portuale, Regione, Comune, Provincia e soprattutto le Soprintendenze, uno degli ostacoli più difficili per chi, come noi, è pronto a investire sul territorio».

Interventi che permetterebbero una crescita dell'intera area?

«Il quartiere Chiaia Posillipo e Mergellina hanno un potenziale altissimo nell'ambito dell'offerta turistica. Mi capita di viaggiare spesso per lavoro e visitare strutture, grandi porti turistici che sono, benché meravigliosamente attrezzati, cattedrali nel deserto. Il porto turistico di Mergellina potrebbe divenire al contrario un'agorà sul mare poiché al centro di una città viva, luogo di scambio di culture diverse e saperi diversi. Il biglietto da visita o la porta d'ingresso per questa tipologia di turismo nautico che, a differenza del visitatore mordi e fuggi, lascia alla città anche in termini economici risultati importanti».



Il manager

Luise:
«Il moio è al centro di una città viva, può diventare un'agorà sul mare»

a.p.

disponibilità immutate nel 2017

Antonino Pane

Dal mare al rimessaggio, dal rimessaggio al mare. Mentre le barche vanno in secca è già cominciata la caccia al posto barca per il 2017. La Campania si presenterà ai nastri di partenza praticamente con la stessa disponibilità di posti barca di quest'anno: non ci sono nuovi porti da inaugurare, non ci sono ampliamenti significativi in atto. Una situazione che preoccupa parecchio gli operatori che per la prima volta quest'anno, dopo una lunga crisi, si sono ritrovati con una richiesta di posti di gran lunga superiore all'offerta.

Il problema, naturalmente, ha sempre una doppia lettura: da un lato i posti per le barche in transito, quelle che interessano di più i charter e dovrebbero essere disponibili in ogni porto turistico degno di questo nome; dall'altro i posti per i residenti o i villeggianti, quelli che servono a soddisfare le esigenze di chi abita o soggiorna a lungo nei posti di vacanza. Questo versante, naturalmente, è quello che sta più a cuore agli operatori del mercato nautico campano, quelli che dedicano i loro sforzi alla costituzione e alla vendita di barche piccole e medie. Ed è soprattutto questo l'aspetto su cui si discute in questi giorni a Navigare 2016 che si tiene al Circolo al Posillipo fino a domenica prossima.

Al centro dell'attenzione, naturalmente, la costa campana ma, soprattutto, Napoli dove nonostante le promesse, le false partenze, gli investimenti fasulli non si riesce a realizzare un vero porto turistico. Se si esclude il molo Luise di Mergellina, infatti, parlare di portualità turistica a Napoli significa parlare del nulla. E il dato stride ancora di più con il fatto che più o meno la

Ormeggi
Gli operatori lamentano l'assenza nel capoluogo di una vera struttura per i turisti

costa campana, piano piano, ha recuperato il gap che la vedeva storicamente indietro in questo settore.

Secondo i dati elaborati da Ucina, infatti, la Campania oggi dispone di 12.950 posti barca distribuite in

69 strutture. Certo, potrebbero essere di più, ma se si pensa che solo pochi anni fa erano meno della metà bisogna riconoscere che qualcosa è stato fatto. Ampliamenti e nuove strutture come Marina di Arechi, Marina di Stabia, Piano di Sorrento, Casamicciola, Procida hanno contribuito notevolmente a migliorare la situazione. A Napoli, invece, tutto è fermo. Ad Est, dove doveva esserci Porto Fiorito ci sono solo ammassi di escavi. Si è capito da tempo che l'iniziativa è miseramente fallita e oggi restano solo gli strascichi giudiziari tra la società e l'Autorità Portuale di Napoli. A Ovest, Bagnoli, tutto è rimasto fermo per decenni è solo recentemente il commissario Salvo Nastasi ha incaricato Invitalia, la società del Tesoro, di cominciare a studiare un progetto di porto turistico.



Il rimessaggio, i nodi

Posti barca, parti



«A Napoli il porto turistico non si vuole fare - sbotta Gennaro Amato, presidente dell'Associazione nautica regionale campana - questa è l'amara verità. Ci sono Mergellina o il pontile di Bagnoli dove con investimenti minimi si potrebbero ottenere risultati straordinari». Oggi chi ha una barca a Napoli deve rassegnarsi agli ormeggi abusivi o essere così fortunato da accaparrarsi uno dei pochissimi posti disponibili nei porticcioli privati dei circoli nautici (Canottieri, Italia, Savoia, Posillipo) riservati ai soci. Poi c'è l'area con la maggiore disponibilità di posti, che è quella di Bagnoli, a Coroglio, dove i servizi affidati in concessione a un paio di società spesso non sono all'altezza e ci si deve accontentare di pontili galleggianti e le scadenze imposte

dalle autorizzazioni stagionali impediscono di tenere barche a mare tutto l'anno.

E a causa della insufficienza dei servizi, in queste infrastrutture è anche impedito l'abbattimento dell'Iva al 10%, vantaggio riservato esclusivamente ai marina resort qualificati. «Sono le istituzioni che non credono nel comparto nautico», Anna Laura Di Luggo, consigliere delegato di Fiart Mare, uno dei cantieri napoletani di maggio-

Scenari

Nel 2016 la richiesta è stata superiore all'offerta è la prima volta dopo la crisi

re
pa
ti c
po
la g
tor
ma
un
to,
reg
res
me
tu
te.
lo i
ve
re:
vib
Na
qu
vat
re:
re
l'A
da
de
- d
giu
me
coi
to l
do
abi
ne
do
la
qu
chi
no
po
pe
do
co'
ne
tri
de
Tu
pr
de

S

Speciale
il Mattino
Mercoledì
25 Ottobre 2016

nautica

L'evento

Barche e gommoni, Napoli in vetrina «Navigare» a Posillipo: porte aperte sul mare

Sergio Troise

Se la crisi sta davvero fatto a pezzi per dirla. Ma una cosa è certa: sulla nautica non c'è un vero e proprio beneficio, non solo in Italia, ma in tutto il mondo. Lo dicono i più recenti dati di Isosma, la federazione internazionale del settore. L'ultimo rilevamento, al 30 di ottobre 2015, indica che la grande zona caraibica mondiale ha al vertice circa 14 miliardi che l'industria italiana ne rappresenta il 23%, seconda solo agli Usa. In Ita-



Il fatturato globale 2015, calcolato sulla produzione - è stato di 2,9 miliardi di euro (17,1%), la caratteristica (motori, gommoni, barche a vela e motor, navi da diporto, equipaggiamento) genera il 55% del fatturato, seguito da accessori (29%), motori (9%), riparazioni e ricambi (7%). I nuovi lanci di imbarcazioni da 15 dell'anno risultano in crescita di circa il 20% rispetto al 2014, ma - spiega l'Ukma - «vanno bilanciati da una crescita a doppio cifra».

In quanto a quanto il Sud è particolarmente coinvolto, con Napoli e la Campania protagonista. Lo dicono i numeri: la Campania, secondo i rapporti Isosma, è la regione italiana che registra per il primo anno consecutivo (dati al 30 ottobre 2015) la crescita del settore nautico. In Campania, grazie alla crescita del settore e in seguito all'entrata in vigore del pacchetto del Credito Posillipo, dopo una settimana di barche e gommoni sono stati immatricolati a disposizione per essere in acqua, tutti i giorni, dalle 09.30 alle 18.30. L'80%



La rassegna Panoramica di Navigare, sotto il Molo 45 e il Grandi Scafi 23 e a destra il Scafo 40 e a sinistra Portici 32



grazie agli operatori della Associazione nautica regionale, il presidente, Giancarlo Anzani, divide con orgoglio la Campania operando circa 150 cantieri costruttori con circa diecimila addetti, nella sola provincia di Napoli i cantieri in attività sono 90, record nazionale, con un migliaio di addetti diretti. Il problema dunque non è certo la capacità di fare barche, ma di accompagnare questa attività con politiche di sostegno per l'industria e per il settore nautico.

Una sorta di appello, che sarebbe destinato non a rimanere inascoltato. Durante la rassegna inaugurata, infatti, il presidente della Commissione regionale Attività produttive, Nicola Marzano, ha dichiarato che la nautica ha investito alla crisi e ora merita di essere sostenuta nella ripresa, «che gli operatori - ha sottolineato - presenteranno progetti nuovi all'investimento, nella cornice di budget di 4,5, milioni con diverse possibilità di accedere ai finanziamenti per le aree di crisi semplici».

Il «made in Napoli», inteso, offre già oggi una gamma di nautica rispetto, come dimostrano le tante presenze in mostra di Posillipo, con i gommoni in primo piano: una leadership che ha appena iniziato anche un percorso di riconoscimento come il Piano di Governo dell'area di Mito 45 di MV Marine. Tra le novità da vedere, anche il Circo Scafi 23, primo gommoni di Salpa, e l'Anelli 32, gommoni che completa la gamma di Italamarine. In generale lo schieramento di Cosmar, insieme con mantengono i prezzi della tradizione. Nella la presenza dei motori Isotrend, con Suzuki in primo piano. Tra le barche, debutta «in casa» per il Leiber 35 di Gagliotta e la versione aggiornata con due cubetti del Scafo 40, il motore più grande del mondo (17 metri) come simbolo di progresso Giuseppe Cosma. Non mancano fine e ricercate e interessanti barche di importazione, come i Leiber di Imran. A proposito di arrivi: l'inaugurazione è stata di 13 metri, ideale per il clima.

www.navigare.it

Fiati in festa

I 90 anni del cavaliere Di Luggo

Fiati Mare espone al Navigare il 44 e il 55 SeaWalker, barche di punta del cantiere che ha appena presentato a Genova il nuovo 52, confermandosi in prima linea nell'aggiornamento di un'attività che apriva nel 1926, quando introduce, prima in Europa, la vetroresina in sostituzione del legno, con la piccola Conchita. I primi passi del cantiere di Bari sono stati ricordati dal cavaliere Ruggiero Di Luggo, fondatore della Fiati, che il 22 ottobre ha festeggiato i 90 anni. «Era il 1926», ricorda Di Luggo - «e la legge Togliatti prevedeva riciclatori a chi apriva un'impresa. Era il momento di inventare qualcosa. Pensai che ogni famiglia, con la nostra invenzione, avrebbe potuto avere la barchetta».



leggera, poco costosa, qualcosa che portava in città. La 600 o la 500 per la città, la Conchita per il mare davanti agli ombrelloni. La esperienza alla Fiati di Milano è stata un successo: 60 ordini subito. Tutti di venerdì dentro e da allora non si sono mai più fermati».

www.fiatimare.it

Nautante | Carena performante e stabile ad alta velocità | Studio Guida Design

info@coastal.it

8
10
11
14

COASTAL
TENDER TO YOU
www.coastalboat.it



nalfi 32

grazie agli operatori della Associazione nautica regionale, il cui presidente, Gennaro Amato, ricorda con orgoglio: «In Campania operano circa 150 cantieri costruttori con circa duemila addetti; nella sola provincia di Napoli i cantieri in attività sono 89, record nazionale, con un migliaio di addetti diretti. Il problema dunque non è certo la capacità di fare barche, ma di accompagnare questa attività con politiche di sostegno per l'industria e per il turismo nautico».

Una sorta di appello, che sembrerebbe destinato a non rimanere inascoltato. Durante la cerimonia inaugurale, infatti, il presidente della Commissione regionale Attività produttive, Nicola Marrazzo, ha dichiarato che «la nautica ha resistito alla crisi e ora merita di essere sostenuta nella ripresa». «Se gli operatori - ha sottolineato - presenteranno progetti mirati all'innovazione, nella cornice di Industria 4.0, avranno concrete possibilità di accedere ai fondi europei per le aree di crisi semplice».

Il «made in Napoli», intanto, offre già oggi uno scenario di tutto rispetto, come dimostrano le tante proposte in mostra al Posillipo, con i gommoni in primo piano: una leadership che ha appena fruttato anche un prestigioso riconoscimento come il titolo di Gommone dell'anno al Mito 45 di MV Marine. Tra le novità da vedere, anche il Gran Soleil 23, primo gommone di Salpa, e l'Amalfi 32, gioiello che completa la gamma di Italiamarine. Imponente lo schieramento di Oromarine, mentre non mancano i gozzi della tradizione. Nutrita la presenza dei motori fuoribordo, con Suzuki in primo piano. Tra le barche, debutto «in casa» per il Lobster 35 di Gagliotta e la versione aggiornata (con due cabine) del Solaria 40, «il natante più grande del mondo» (12 metri) come sottolinea il progettista Giuseppe Cimino. Non mancano Rio e Rizzardi e interessanti barche d'importazione, come i Leader di Jeannau. A sorpresa c'è anche un catamarano a vela di 13 metri, ideale per il charter.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fiart in festa

I 90 anni del cavaliere Di Luggo

Fiart Mare espone al Navigare il 44 e il 33 Seawalker, barche di punta del cantiere che ha appena presentato a Genova il nuovo 52, confermandosi in prima linea nell'aggiornamento di un'attività intrapresa nel 1959, quando introdusse, prima in Europa, la vetroresina in sostituzione del legno, con la piccola Conchita. I primi passi del cantiere di Baia sono stati ricordati dal cavaliere Ruggiero Di Luggo, fondatore della Fiart, che il 22 ottobre ha festeggiato i 90 anni. «Era il '59 - ricorda Di Luggo - e la legge Tupini prevedeva incentivi a chi apriva un'impresa. Era il momento d'inventarsi qualcosa. Pensai che ogni famiglia, con la nostra invenzione, avrebbe potuto avere la barchetta,



leggera, poco costosa, qualcosa alla portata di tutti. La 600 o la 500 per le città, la Conchita per il mare davanti agli ombrelloni. La esponemmo alla Fiera di Milano e fu un successo: 60 ordini subito. Tutti ci vennero dietro e da allora non ci siamo mai più fermati».

s.t.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sergio Troise

Se la crisi sia davvero finita è presto per dirlo. Ma una cosa è certa: sulla nautica soffia un vento benefico, non solo in Italia, ma in tutto il mondo. Lo dicono i più recenti dati di Icomia, la federazione internazionale del settore. L'ultimo rilevamento, al 31 dicembre 2015, indica che la produzione cantieristica mondiale si attesta su circa 14 miliardi e che l'industria italiana ne rappresenta il 13%, seconda solo agli Usa. In Ita-



Lo scenario

Piccola nautica protagonista della ripresa Prove in acqua fino a domenica

(chiusura 31 agosto), ma - assicura l'Ucina - «si profila la conferma di una crescita a doppia cifra».

In questo quadro il Sud è pienamente coinvolto, con Napoli e la Campania protagonisti. Lo dicono i numeri e lo lasciano credere segnali significativi, come il sold out già registrato per il prossimo Nauticsud (febbraio 2017) e la continuità di un piccolo grande evento come Navigare, giunto alla 28esima edizione e in svolgimento fino a domenica nel porticciolo del Circolo Posillipo, dove una settantina di barche e gommoni sono gratuitamente a disposizione per prove in acqua, tutti i giorni, dalle 10,30 alle 18,30. Ciò

lia il fatturato globale 2015 - calcolato sulla produzione - è stato di 2,9 miliardi di euro (+17,1%); la cantieristica (natanti, gommoni, barche a vela e motore, navi da dipor- to, componenti) genera il 55% del valore, seguita da accessori (29%), motori (9%), re- fitting, ripara- zioni e rimes- saggio (7%). So- no in fase di elab- orazione i da- ti dell'anno

nautico in corso



La rassegna Panoramica di Navigare, sotto il Mito 45



La Campania può ospitare 12.950 natanti in 69 strutture disponibili in mare nel 2017

Antonio Pane

Dal mare al rimessaggio, dal rimessaggio al mare. Mentre le barche stanno in secca è già cominciata la caccia al posto barca per il 2017. La Campania è governata al rialzo di portate per accogliere con la stessa disponibilità di posti barca di quasi trecento mila i natanti presenti da insediare, non ci sono sostanziali significati in atto. Una situazione che preoccupa parecchio gli operatori che per la prima volta quest'anno, dopo una lunga crisi, si sono ritrovati con una richiesta di posti di grande lunga superiore all'offerta.

Il problema, naturalmente, ha sempre una doppia lettura: da un lato i posti per le barche in attesa, quelle che invece non si può tenere e doverlo essere in attesa di ogni posto marittimo degno di questo nome; dall'altro i posti per i residenti e i viaggiatori, quelli che servono a sostituire le esigenze di chi abita o soggiorna a lungo nei posti di vacanza. Questo versante, naturalmente, è quello che sta più a cuore agli operatori del mercato marittimo campano, quelli che dedicano i loro sforzi alla costituzione e allo sviluppo di barche, giardini e nautici. Dal momento che quest'anno, per il settore, si è aperto il mercato del 2017 che si apre al Capoluogo di Napoli fino a dicembre prossimo.

Al centro dell'attenzione, naturalmente, la zona campana ma, soprattutto, Napoli dove si concentra le pressioni, se è facile parlare gli investimenti fessili non si riesce a realizzare un vero porto turistico. Se si esclude il mare di Mergellina, una parte di posticchi di barche e a Napoli significa a parte del nulla. E il dato anche ancora di più è il fatto che si è creato un mercato di più o meno la crisi campana, piano piano, ha ricompreso il gregge che la vede un mercato in crescita.

Osmeggi
Gli operatori lamentano l'attesa nei capoluoghi di una vera struttura per turisti.

in pratica. Certo, potrebbe essere di più, ma se si pensa che solo pochi metri la città centro della città, bisogna riconoscere che questo è un mercato Ampilamente marittimo. La zona di Mergellina, Marina di Napoli, Porto di Sorrento, Casamicciola, Procida hanno contribuito notevolmente a migliorare la situazione. A Napoli, invece, tutto il tempo, Adelfi, dove c'è una vera e propria struttura di posti barca, non solo mancano di posti, ma è un tempo che l'istituto è interamente salito e oggi restano solo gli attaccati gratuiti ma la società e l'Assemblea Portuale di Napoli, A Onest, Napoli, tutto è rimasto fermo. Il commissario Silvio Nastasi ha incaricato l'italia, la società del Tevere, di cominciare a studiare un progetto di porto turistico.



Il rimessaggio, i nodi

Posti barca, partita la caccia



«A Napoli il porto turistico non si vuole fare», dice il commissario Antonio Pane, presidente dell'Associazione nautica regionale campana: «questo è un vero porto turistico. Se si esclude il mare di Mergellina, una parte di posticchi di barche e a Napoli significa a parte del nulla». E il dato anche ancora di più è il fatto che si è creato un mercato di più o meno la crisi campana, piano piano, ha ricompreso il gregge che la vede un mercato in crescita. Gli operatori lamentano l'attesa nei capoluoghi di una vera struttura per turisti.

ne prestigio, guarda con preoccupazione il futuro. «Il governo Monti ci ha persuaduto altrimenti e i politici non hanno ancora capito le grandi potenzialità di questo settore. È una vergogna che una città marina come Napoli non abbia un porto turistico grande, attrezzato, serio. Nei quattro anni scorsi siamo andati per questo totale disinteresse. Con il tempo a loro volta, stiamo sempre di meno, eppure le istituzioni ci ignorano completamente. La nostra è una città accorsa volta solo soltanto come una cassa da dicembre. Servirebbe una struttura serio. Il presidente, veramente invidioso». Gli spazi per la nautica a Napoli sono veramente ridotti e quel poco che esiste sono riservati alle diatribe. E di questo porto Antonio Pane, direttore del cantiere Salsola, Morre subito nel cantiere l'Assemblea Portuale e le scritte fatte dall'ente di piazza Plebiscito: «Ho denunciano tutto alla magistratura». «Non è stato in attesa che sia fatta giustizia. Con la mia azienda abbiamo un contratto nel settore di una concessione. Il mare è libero, tutto si fa in fretta nel porto perché tutto doveva rimanere così era per far abbassare il costo della concessione. Una scacchiera. Una scacchiera documentata dettagliatamente alla Procura della repubblica e per questo abbiamo dovuto andare anche in carcere. Chi spera che il nome di avere un porto turistico a Napoli se un cantiere come il nostro, per trovare uno sbocco a mare, ha dovuto rifugiarsi a Faro del Giarro? Noi crediamo nella nautica e nei servizi, lo ricordiamo, ma ci scottiamo con i rischi pubblici che sono del reef e degli scogli di gennaio. Tutto deve andare come è stato programmato, la concessione non deve scattare».

Scenari

Napoli 2016 la richiesta è stata superiore all'offerta e la prima volta dopo la crisi



Il presidente
Amato: «A Napoli non si vuole fare il porto turistico, basterebbero investimenti mirati per ottenere risultati straordinari».

L'intervista

«Mergellina, serve piano omogeneo dell'approdo»

El Marina Mergellina continua a essere l'alternativa invernabile del Sud per il mondo della vela, con la sua collocazione a Mergellina. Un porto turistico che ha anticipato i tempi rispetto al servizio di accoglienza e la preparazione tecnica fornita agli equipaggi italiani e stranieri che approdano in città. L'area è dunque di grande interesse turistico e culturale e Franco Latta, manager della Marina Group, impegnata nel settore dal 1987, si dichiara già pronto a nuovi investimenti.

Diciamole bisogno Mergellina?
«Ci sono due ordini di interventi che si impegnano come urgenti. Il primo investe sulla viabilità. Nel fine settimana il traffico paralizzato in città. Inoltre sarebbe necessaria una maggiore manutenzione delle aree verdi e una razionalizzazione del luogo e spazio di bilico, stacca. Senza necessariamente gli anelli di viabilità. Se esiste presento lo scenario necessario».

Il porto
«Il secondo riguarda l'infrastruttura di un piano omogeneo dell'approdo che consenta una discesa organizzata degli arrivi. L'infrastruttura è completamente occupata dal traffico di approdo. Tutto ciò che è legato con un tavolo di programmazione e non devono partecipare il presidente. Presidente dell'Assemblea Portuale, Regione, Comune, Provincia e soprattutto la Soprintendenza, una delegazione con più effetti per chi, come noi, è pronto a investire sul territorio».

Interventi che permettono una crescita dell'area?
«Il quartiere l'Area Portuale e Mergellina hanno un potenziale immenso nell'ambito dell'offerta turistica. Mi capita di sbagliare spesso per lavoro e stare in attesa, guardo posti turistici che sono, benché marginalmente, a Mergellina. Ma il porto turistico di Mergellina potrebbe diventare un porto turistico sul mare perché al centro di una città viva, lungo lo scorcio di cultura dove si agiti dove si legge da vista la porta d'ingresso per un turismo di massa. Il turismo nautico non, a differenza del turismo massiccio e lungo, lascia alla città anche le migliori economie di scala importanti».

a.p.

ilbre deire

LA STORIA PIÙ BELLA DEL MONDO

Il Breziale sulla vita di Gesù racconta la più bella storia mai narrata. Ogni simbolo ha un significato e rappresenta un momento del racconto. Indossare e divulgare la storia più bella del mondo.

UNOAERRE
FASHION JEWELLERY
www.unoaerre.it

Una volta apparso una volta l'umano...
La Stella dell'est
che guidò i Re Magi
con i loro Doni, oro, mirra, incenso la stella, deve guidare il bambino
Incontrando la prima falganone
e poi peccatore di amore
con i fantasmi della Aspetta,
che lo aiutarono a scegliere
La Via del Dio

Ma un giorno, il buio del mondo umano
lo vide, la crocifissione
Vedi il sangue
e la sua lacrime per perdurare e calare
Ora c'è un cielo
dentro al Padre e
alla Spirito Santo,
face tutto questo per Amare
al giorno di noi

IL MATTINO NAZIONALE - 25 - 25/10/16 - 2016
Time: 24/10/16 20:52