

DEMANIO FEDERALE

La nautica riparte dalla Sardegna

di Roberto Neglia

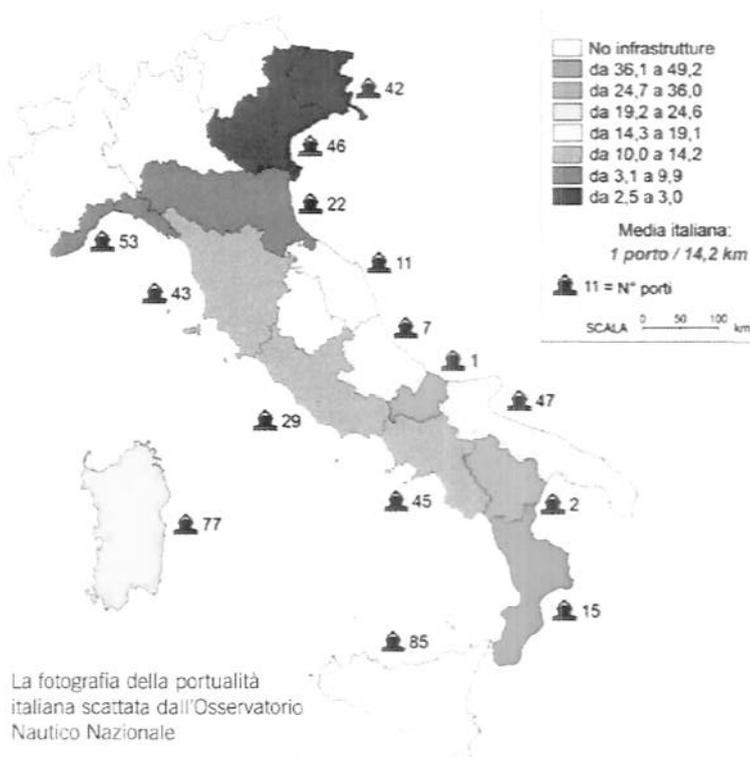
Porti: uno ogni 14,2 km in Italia, uno ogni 8,0 km in Francia, uno ogni 6,5 km in Spagna. Non bisogna spiegare altro del perché e del perché questo Paese uccida una delle galline delle uova d'oro della sua economia - la nautica da diporto - che secondo lo studio del professor Marco Fortis, della Fondazione Edison, rappresenta la quinta forza trainante dell'export. Sarà il federalismo demaniale, cioè il definitivo conferimento delle coste (e dei beni su di esse ubicati) alle regioni, la chiave di volta per risolvere il gap infrastrutturale che ci separa dagli stati che ci fanno concorrenza in Mediterraneo? È quello che ha provato a chiedersi il convegno dal titolo "Federalismo demaniale all'esame del turismo nautico: il ruolo della Sardegna", svoltosi a Porto Rotondo in occasione dell'annuale boat show e moderato dal nostro Angelo Colombo. L'assessore regionale alla programmazione, Giorgio La Spisa, il presidente di Ucina Confindustria Nautica, Anton Albertoni, quello di Assonat, Luciano Serra, e Stefano Lubrano per Confindustria Nord Sardegna, hanno cercato di capire se l'isola che molto del suo recente sviluppo deve al diporto possa essere portavoce delle esigenze della nautica nell'ambito della Conferenza Stato Regioni, al cui vaglio è rimesso il primo dei decreti attuativi del federalismo, proprio quello sul demanio.

"L'interesse non è solo quello nostro legittimo di imprenditori che vorrebbero competere almeno alla pari con i colleghi dei paesi del Mediterraneo, ma quello dell'Italia" - spiega Albertoni - "lo schema di decreto legislativo sul federalismo demaniale stabilisce che l'ente territoriale è tenuto a favorire la massima valorizzazione del bene

nell'interesse della collettività e qualunque studio economico dimostra come i beni demaniali marittimi destinati alla nautica da diporto offrono il miglior moltiplicatore del reddito e dell'occupazione". Anche rispetto a tutti gli altri settori del cluster marittimo. Gli ha fatto eco La Spisa che senza polemizzare con la grigia stagione

occasione del primo trasferimento di funzioni amministrative alle Regioni). Oltre ai posti barca ci sono altri gravi problemi. "I canoni demaniali sono stati moltiplicati fino a 10 volte con la finanziaria del 2010 che con un evidente errore concettuale ha assimilato le strutture portuali agli stabilimenti balneari" - ha spiegato Serra -

"questo ha bloccato gli investimenti senza portare un euro nelle casse dello stato, perché tutte le imprese hanno fatto ricorso". E molte cominciano a vincerli. L'aumento (pur esagerato) non si abbatte solo sulle opere future, Infatti, ma anche retroattivamente su quelle realizzate che hanno concessioni in corso, facendo saltare i business plan. Poi c'è l'Iva, del 20% da noi, del 6% in Francia 5%, del 6% in Spagna (e del 10% sul resto del turismo italiano). Temi concreti ha aggiunto Lubrano visto che nella nostra isola sono ben 1.300 le aziende dell'indotto della nautica e stante la situazione generale non possiamo permetterci di perdere un solo posto di lavoro. Assicurando il suo impegno personale e quello della Giunta del presidente Cappellacci a farsi carico di questi problemi in seno alla Conferenza Stato Regioni, La Spisa ha anche dichiarato che è necessario che il conferimento dei beni avvenga nei confronti delle regioni e siano poi queste a interloquire con le autonomie locali, diversamente da quello che prevede ora il decreto del Governo che ipotizza una parcellizzazione fra tutti i gradi dell'amministrazione che nel caso della gestione di un bene unitario come il demanio sarebbe drammatica. In conclusione dei lavori l'assessore ha avviato immediatamente un tavolo tecnico con Ucina e Assonat.



della tassa sulle barche - che negli anni passati è costata più di quanto ha incassato allontanando il ricco turismo estero - ha accolto l'idea di fare della Sardegna la regione portacolori della nautica. Secondo uno studio di Ucina si possono ricavare 3.000 posti barca semplicemente razionalizzando gli spazi sotto utilizzati all'interno dei bacini commerciali esistenti. Un numero che può essere moltiplicato destinando all'ormeggio a secco di parte dei piazzali, degli scivoli e delle strutture fronte mare già censiti dal DPCM 21 dicembre 1995 (il quale elencava i beni del demanio marittimo inizialmente rimasti allo Stato in

la fotografia della portualità italiana scattata dall'Osservatorio Nautico Nazionale