

FEDERALISMO DEMANIALE

Come creare 40mila posti barca in più

Secondo uno studio di Ucina, basterebbe razionalizzare gli spazi sottoutilizzati nei bacini commerciali esistenti. Si attiverebbero così risorse (private) per 1 miliardo di euro creando almeno 10mila posti di lavoro nell'indotto

Anton Francesco Albertoni*

■ La nautica, che secondo lo studio della **Fondazione Edison** rappresenta la quinta forza trainante dell'export italiano, è letteralmente compressa sul mercato interno. E non solo dalla mancanza di infrastrutture. Anche le differenze normative, determinate dal passaggio della competenza sulle concessioni demaniali alle Regioni (e da alcune di esse devolute ai Comuni), rappresentano un grave limite. In questo senso il cosiddetto «federalismo demaniale», cioè il definitivo conferimento delle coste alle autonomie (e dei beni su di esse ubicati), può essere la chiave di volta per risolvere il gap che ci separa dagli Stati che ci fanno concorrenza nel Mediterraneo: Francia, Spagna, Croazia e ora Turchia, Tuni-

CANONI La finanziaria 2007 aumentò di 10 volte quelli demaniali, paragonando i porti agli stabilimenti balneari

sia, Montenegro.

L'interesse non è solo quello - legittimo - degli imprenditori che vorrebbero competere almeno alla pari con i colleghi dei Paesi del Mediterraneo, ma quello dell'intera Nazione: qualunque studio economico dimostra infatti 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 (dati **Censis**, Bain & Co, Osservatorio Nautico Nazionale). Lo stesso 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». Quindi, la nautica è la soluzione.

Secondo uno studio di Ucina-Confindustria Nautica si possono ricavare 40mila posti barca semplicemente razionalizzando gli spazi sottoutilizzati nei bacini commerciali esistenti. Si tratta di attivare risorse - private - per 1 miliardo di euro e anche 10mila posti di lavoro

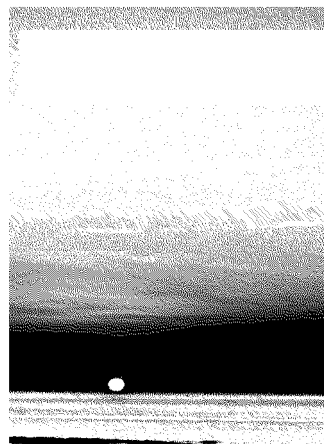


Una straordinaria veduta del faro Santa Croce di Augusta, in provincia di Siracusa [Tips]

ro nell'indotto. Il numero dei posti barca può essere ulteriormente aumentato destinando all'ormeggio a secco una di parte dei piazzali, degli scivoli e delle strutture frontemare che costituiscono il demanio marittimo.

Molti di questi beni erano già censiti dal dpcm 21 dicembre 1995, il quale elencava i beni del demanio marittimo inizialmente rimasti allo Stato in occasione del primo trasferimento di funzioni amministrative alle Regioni. Oggi le autonomie potrebbero decidere che una quota parte di queste strutture vadano destinate prioritariamente all'uso nautico, recuperando spazi a mare per la grande nautica e consentendo ormeggi a costi contenuti per la nautica sociale. In America si fa da 30 anni... Il trasferimento alle autonomie, infine, può essere l'occasione per definire la spinosa questione dei canoni demaniali, che la Finanziaria 2007 moltiplicò fino a 10 volte. Allora, con un evidente errore concettuale, fors'anche ideologico, i porti furono assimilati agli stabilimenti balneari, i cui costi di realizzazione sono evidentemente ben diversi.

Questo ha in parte bloccato gli investimenti, senza portare un euro nelle casse dello Stato perché tutte



LE CIFRE

14,2

Lungo le coste italiane troviamo un porto ogni 14,2 chilometri. Ben diversa la situazione in Francia: uno ogni 8 km. Ancora meglio in Spagna: uno ogni 6,5 km. Peccato che le nostre coste siano lunghe «solo» 8mila km...



19,72

Sono i nostri posti barca per ogni km di costa contro i 72 francesi e i 50,7 spagnoli. Le Regioni italiane che hanno dati assimilabili ai nostri concorrenti sono Liguria e Veneto (Osservatorio Nautico Nazionale 2009)

le imprese hanno fatto ricorso. Infatti, secondo Ucina, gli aumenti hanno riguardato - fatto illegittimo - i contratti in essere e non solo quelli a venire. L'aumento, infatti, si abbatte retroattivamente sulle opere già realizzate, facendo saltare i business plan. Anche per questo i ricorsi cominciano a trovare accogliamento. Inoltre il nuovo meccanismo in vigore dal 2007 punisce, penalizzandolo con maggiori oneri, chi realizza strutture più importanti, che, va ricordato, allo scadere della concessione tornano in mano pubblica. Esattamente contro quella che dovrebbe essere una logica di incentivi rispetto a chi investe maggiormente. Il federalismo demaniale può dunque essere un'opportunità, ma anche un ulteriore limite. ~~Ucina-Confindustria~~ Nautica, tra l'altro, è preoccupata dalla modalità adottata per il trasferimento dei beni, che prevede una parcellizzazione e anche una certa concorrenza fra Regioni, Province e Comuni. Questo è assolutamente controproducente e dannoso per la gestione del mare che, per sua natura, ha bisogno di un progetto unitario. In quest'ottica sarebbe bene che la ~~Conferenza Stato-Regioni~~ trovi «regole minime» che valgano per tutte le autonomie, come la durata minima delle concessioni dei porticcioli turistici, salvo la podestà di ciascuna di legiferare in materia.

** Presidente Ucina*