

## ECONOMIA

**Porticcioli  
in ansia  
per i canoni**

Servizio a pagina 9

**ECONOMIA A RISCHIO** L'intervento di Ucina e **Assonat****Così lo Stato prova  
ad affondare  
i porticcioli liguri***Attesa per la sentenza della Corte  
Costituzionale sui canoni demaniali*

■ Un'altra mossa dello Stato che prova a distruggere quanto l'economia del fare autonomamente prova a creare. È quanto accade (o fortunatamente, per il momento, rischia di accadere) per i porticcioli turistici, strutture in passato già penalizzate da scelte vessatorie del governo, che rappresentano, specie in Liguria, una risorsa fondamentale. E che però sono messe a rischio, visto che una sentenza della Suprema Corte, che si riunirà il prossimo 10 gennaio, sarà decisiva per la sopravvivenza di 26 strutture portuali turistiche fra le maggiori del Paese.

Oggetto del contendere è l'applicazione della normativa sulle concessioni turistico-ricreative anche ai porti turistici, che ha modificato a posteriori i termini dei contratti firmati dagli investitori con lo Stato, che prevedevano per i marina una specifica legislazione riconoscendo gli ingenti investimenti connessi alla realizzazione di queste opere e la differente natura dello stesso titolo concessorio rispetto a quello delle concessioni balneari. In particolare la sua applicazione retroattiva ha reso indispensabile il ricorso alla Corte Costituzionale poiché

sembra violare le norme costituzionali a difesa della iniziativa economica.

A difesa dei porticcioli, per sostenere la speranza che la pronuncia della Corte Costituzionale scelga la linea del buon senso, scendono in campo **Assonat** (l'Associazione Nazionale dei porti turistici) e Ucina Confindustria Nautica, sempre in prima linea per la risoluzione dei problemi della categoria e di quelle categorie ad esse collegate. «Dopo la tassa Monti, cancellata perché a fronte dei 22 milioni di euro incassati ha prodotto un buco di 800 milioni nelle casse dell'erario causato dalla fuga di 40.000 imbarcazioni, questa rischia di essere una nuova mazzata per tutta la filiera della nautica, che proprio negli ultimi mesi sta uscendo da una grave crisi durata sei anni - si legge in una nota congiunta delle due associazioni -. Questa situazione ha causato un contenzioso legale decennale che fino ad ora ha sempre visto vincere i porti turistici, nelle diverse sedi civili e amministrative, e che il Consiglio di Stato, confermando le ragioni dei ricorrenti, ha rinviato alla Corte Costituzio-

nale, la quale si pronuncerà il prossimo 10 gennaio».

Da un lato c'è un costo stimabile in 3,6 milioni per lo Stato, spiccioli per il bilancio, dall'altro un danno per l'erario di 54 volte maggiore.

Le imprese della portualità turistica che hanno impugnato l'applicazione retroattiva della nuova normativa sui canoni demaniali sono 26 per 15.000 posti barca complessivi: 10 sono le strutture più piccole, da 100 fino a 500 posti barca, 16 quelle maggiori da 501 a 980 posti barca. Gli aumenti annui dei canoni demaniali vanno da 45.000 a 75.000 euro, per le strutture della fascia minore, e da 100.000 a 250.000 euro annui per le strutture più grandi. Il gettito che l'erario può ottenere è pari a 3.595.000 euro l'anno.

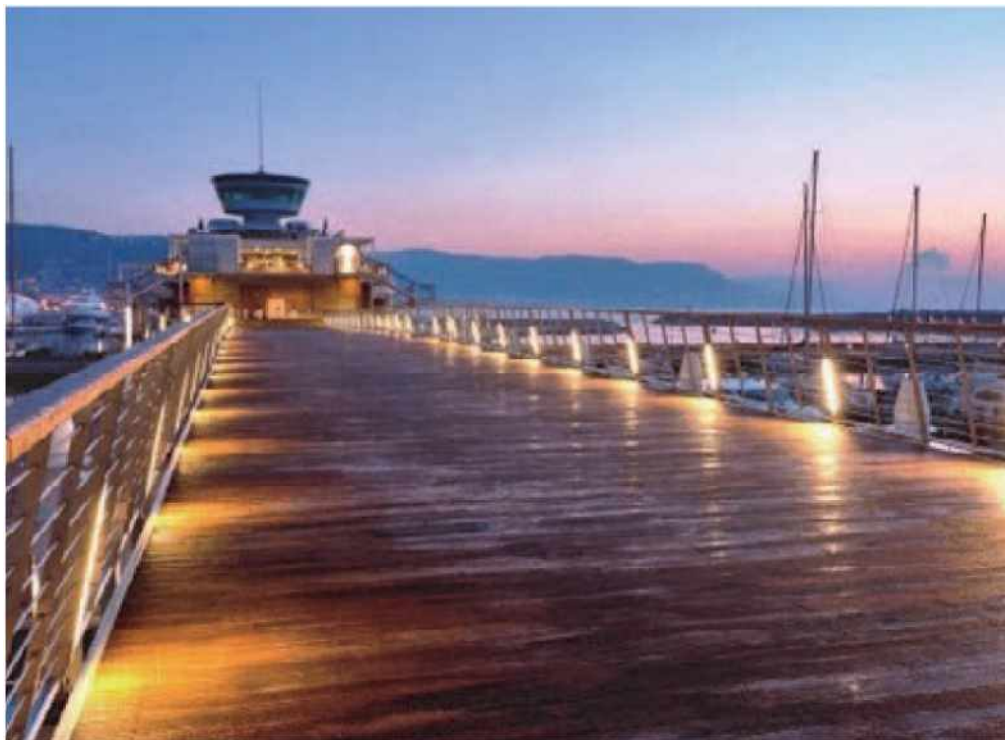
Infatti, secondo i dati dell'Os-



servatorio Nautico Nazionale (ente di rilevazione, studio e monitoraggio del diporto nautico riconosciuto dal Ministero dei Trasporti), l'indotto economico a rischio è pari a 185 milioni di euro, somma che si ottiene moltiplicando l'indotto medio annuo di 12.300 euro generato da ciascuna unità per i posti barca che sono interessati dalla vicenda.

Inoltre, sempre secondo l'Osservatorio Nautico Nazionale, in media un marina turistico genera un indotto occupazionale di 92 unità, dunque in discussione c'è la sopravvivenza di 2.484 posti di lavoro, che contando il solo l'incasso diretto del fisco valgono circa altri 4 milioni di euro.

La Legge finanziaria del 2007 ha disposto l'applicazione dei criteri previsti per le concessioni turistico-ricreative anche ai porti turistici, abrogando la precedente normativa applicata ai marinas (contenuta nell'art. 10, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449), che prevedeva un meccanismo di calcolo informato a criteri incentivanti per gli investimenti con canoni inversamente proporzionali al valore degli investimenti. Il Consiglio di Stato ha evidenziato che i rapporti concessori relativi ai porti turistici devono essere regolati dalla concessione, perché il canone è fissato dall'atto concessorio «tenendo conto dell'equilibrio economico-finanziario dell'investimento».



**IN ATTESA** anche i porticcioli liguri (nella foto Loano) interessati dalla sentenza in arrivo