

# Da Punta Ala a Scarlino, il lungo duello tra piccoli e Stato

Un braccio di ferro iniziato con la Finanziaria del 2007 che modificò i canoni demaniali per i porti turistici

**I** primi in Italia a cadere sono stati i porti turistici di Marina di Cattolica e Marina Piccola, entrambi situati a Cattolica, in provincia di Rimini, a cui il Comune ha revocato le concessioni. Ma l'aumento retroattivo dei canoni demaniali, in molti casi sfociato in un aspro contenzioso con lo Stato, riguarda diversi porti italiani, tra cui, secondo Ucina Confindustria nautica, quattro toscani: il Marina Cala de' Medici di Rosignano Solvay, la Marina di Punta Ala, la Marina di Scarlino e il Porto di Cala Galera all'Argentario. Il braccio di ferro tra i porti e lo Stato nasce dalla legge finanziaria 2007 che ha modificato i canoni annuali per le concessioni demaniali delle strutture della nautica da diporto, con aumenti fino a 5-6 volte i canoni fissati nel momento della firma della concessione, applicando retroattivamente la nuova tariffa. Quando i Comuni hanno iniziato a pretendere il pagamento dei nuovi canoni è partita la guerra a colpi di carte bollate con ricorsi al Tar, al Consiglio di Stato, fino alla Corte Costituzionale. Nonostante alcune sentenze, non è ancora stato messo un punto fermo alla complicata vicenda che agita non poco il mare dei porti turistici. A tal punto che Ucina Confindustria nautica sta minacciando di fare «un gesto eclatante». Il responsabile rapporti istituzionali, Roberto Neglia spiega che «aspettiamo di vedere se c'è la soluzione del problema nella legge di bilancio, se così non sarà metteremo in atto il blocco del porto di Genova in cui transita l'80% delle merci. È un gesto eclatante, ma le persone sono davvero esasperate». Secondo una stima dell'associazione, in Italia sono 2.225 i lavoratori, tra diretti e indotto, che rischiano di perdere il lavoro. A cui si aggiunge il fatto, spiega Neglia, che «perderanno i soldi tutti coloro che hanno acquistato

un posto barca perché hanno comprato una quota della società e quindi se lo Stato toglie le concessioni ai gestori dei porti, chi ha comprato un posto barca lo perde». La questione giudiziaria è talmente annosa e complessa da costituire un quadro disomogeneo della situazione dei vari porti coinvolti, ma il punto fermo messo nel 2018 dalla Consulta dice che l'aumento è legittimo, e potrà essere applicato al rinnovo delle concessioni. «Il nostro canone — spiega **Matteo Italo Ratti**, amministratore delegato del porto di Rosignano — sarebbe passato da 100mila a 450mila euro, ma grazie alla nostra linea difensiva siamo riusciti a chiudere il contenzioso e dobbiamo pagare al Comune soltanto gli interessi. Altri invece hanno seguito una diversa strategia, hanno avuto torto, quindi le cartelle sono diventate esecutive e, se non pagano, il Comune può revocare le concessioni». Per quanto riguarda il porto turistico di Scarlino, invece, il canone sarebbe passato da 70mila a 130mila euro l'anno e il gestore avrebbe trovato un accordo con il Comune senza passare dai tribunali. Per coloro che non hanno un contenzioso in corso quindi l'aumento dei canoni entrerà in vigore dopo la scadenza della concessione attuale, al momento del rinnovo, a meno che la questione non venga risolta dal Governo. «Gli aumenti — spiega ancora Ratti — ricadono totalmente sui posti barca danneggiando l'intero settore della nautica. È anche una questione di competitività nazionale, saremo danneggiati nel confronto tra Italia ed estero». Secondo Neglia di Ucina «andranno a casa dipendenti, indotto e chi ha comprato un posto barca. I canoni maggiorati non sono sostenibili per i porti, andranno per forza in perdita, e il risultato sarà che nessuno li vorrà più in gestione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Marina di Scarlino



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

136089