

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Confindustria Nautica: parte a Palazzo Chigi il tavolo tecnico sulle concessioni demaniali

Nicola Capuzzo · Monday, June 5th, 2023

E' stato convocato per il prossimo 9 giugno il Tavolo tecnico per le concessioni demaniali previsto dal Dl 29 dicembre 2022, n. 198.

Lo ha reso noto Confindustria Nautica spiegando che il Tavolo tecnico è presieduto dal capo Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei ministri e vede la partecipazione dei ministeri MIT, MEF, MIMIT, Ambiente, Turismo, Politiche del mare, Affari regionali e Affari europei.

Confindustria Nautica, con la sua associata Assomarinas e in coordinamento con Assonat-Confcommercio ha costituito un coordinamento in rappresentanza delle strutture della nautica da diporto.

“La Legge ‘Concorrenza 2021’ (L. 5 agosto 2022, n. 118) ha erroneamente incluso anche le strutture della nautica da diporto nell’ambito della normativa dettata per le spiagge, che peraltro già presenta oggettive criticità, elementi di inapplicabilità e – in alcuni casi – persino profili di incompatibilità rispetto alla stessa Direttiva Bolkestein.

Va quindi confermata l’applicabilità dell’art. 37 del Codice della Navigazione, in combinato disposto con l’art. 18 del Regolamento per l’esecuzione dello stesso Codice (DPR. N. 328/1952), ovvero ai sensi del DPR n. 509/1997, ove applicabile” spiega l’associazione in una nota.

Questo il commento del presidente Saverio Cecchi: “Confindustria Nautica è quotidianamente impegnata a livello nazionale e internazionale nella difesa e nella promozione di tutta la filiera della nautica da diporto il Tavolo tecnico sulle concessioni è un passaggio importante e ringrazio per questo il premier Giorgia Meloni. Dobbiamo tenere a mente che, a differenza dei porti mercantili, l’Italia ha scelto di procedere alla realizzazione delle infrastrutture del diporto ricorrendo agli investimenti dei privati ed è evidente che occorre salvaguardare le certezze giuridiche e la redditività che è alla base di questi investimenti”.

Di seguito la ricostruzione della vicenda fornita da Confindustria Nautica:

Sull'inapplicabilità della Bolkestein alle strutture dedicate alla nautica, va rilevato che contrariamente a quanto previsto dalla **Direttiva Servizi**, la **Legge Concorrenza 2021** (L. 5 agosto 2022, n. 118), ha erroneamente incluso le concessioni “per la realizzazione e la gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti d'ormeggio” (art. 3).

La DIRETTIVA 2006/123/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, c.d. Bolkestein, all'art. 1 stabilisce che disciplina “la libera circolazione dei servizi”; all'art. 2, comma 2, stabilisce che “**la presente direttiva non si applica: (...) d) ai servizi nel settore dei trasporti, ivi compresi i servizi portuali**”; all'art. 12 stabilisce che solo “qualora il numero di autorizzazioni disponibili per una determinata attività sia limitato per via della scarsità delle risorse naturali o delle capacità tecniche utilizzabili, gli Stati membri applicano una procedura di selezione tra i candidati potenziali”.

La sentenza della Corte di Giustizia UE del 20 ottobre 2007, n. 174/06, ha statuito che **gli elementi fondamentali delle concessioni demaniali dei porti “inducono ad assimilarle alla locazione di beni immobili”**.

La sentenza della Corte di Giustizia UE del 14 luglio 2016 ha poi affermato che l'utilizzazione dei **beni portuali non rientra nell'ambito di applicazione della Direttiva 2014/23 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione**, perché “non dovrebbero configurarsi come concessioni di servizi” (punto 48).

Dalla sentenza della Corte di Giustizia del 14 luglio 2016 (C.d. caso Promoimpresa) si evince che:

– il divieto di proroga **non si applica nel caso in cui la concessione originaria sia stata rilasciata sulla base di una procedura ad evidenza pubblica (quali erano quelle rilasciate sulla base del DPR n. 509/1997 per la costruzione e gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto)**;

– un diverso trattamento in sede di determinazione dell'**indennizzo** dovuto dal gestore subentrante al concessionario uscente è **dovuto per i titolari di concessioni rilasciate prima dell'abolizione del diritto di insistenza (31 dicembre 2009)**, in quanto il titolare della concessione poteva legittimamente aspettarsi il rinnovo della propria concessione[1].

La recentissima sentenza Consiglio di Stato, Sez. VI, del 15 gennaio 2022, pur facendo propria la precedente decisione dell'Adunanza plenaria dello stesso CdS, ha **ribadito la distinzione fra concessioni assentite fino al 31 dicembre 2009 e quelle assentite dopo tale data, “da cui l'inapplicabilità della Direttiva Servizi ai rapporti concessori sorti anteriormente al termine di trasposizione della stessa”** (punto 6.7).

Oltretutto, i principi e criteri direttivi cui si dovrà attenere il legislatore delegato (art. 4, comma 2) **non risultano applicabili a porti e approdi turistici** ovvero, se applicati alla nautica. In particolare, non risultano applicabili a porti e approdi turistici:

let. a) prima parte, “assicurando l'adeguato equilibrio tra le aree demaniali in concessione e le aree libere o libere attrezzate”: non esistono aree libere nei porti;

let. a) seconda parte, necessità di assicurare “la costante presenza di varchi per il libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia”: non è possibile, oltre che pericoloso, consentire la libera balneazione nei porti;

let. d), “frazionamento in piccoli lotti delle aree demaniali da affidare in concessione”: non può trovare applicazione tecnica con riferimento alle concessioni per la realizzazione di infrastrutture dedicate alla nautica da diporto;

let. e), numero 1), “individuazione di requisiti di ammissione che favoriscano la massima partecipazione di imprese, anche di piccole dimensioni”: questo criterio appare illogico con riferimento alle concessioni di strutture dedicate alla nautica da diporto, che possono arrivare anche a 80 milioni di euro di valore, non comprendendosi quale sia l’interesse pubblico tutelato;

let. e), numero 4), prima parte, “accessibilità anche da parte dei soggetti con disabilità”, la disposizione è in sovrapposizione con le specifiche norme previste dal Codice della nautica da diporto;

let. e), numero 4), ultima parte, “preferenza per le attrezzature completamente amovibili”. questo criterio non può trovare applicazione tecnica con riferimento alle concessioni per la realizzazione e gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto;

let. e), numero 7), ultima parte, “con divieto espresso di proroghe e rinnovi anche automatici”: questo criterio, per l’assolutezza con cui è enunciato, è in contrasto con l’art. 10 del DPR n. 509/1997, ma anche con il principio ricavabile dall’art. 168 comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016, che consente il prolungamento temporale ove l’Amministrazione pubblica abbia richiesto al concessionario investimenti ulteriori rispetto a quelli originariamente previsti.

Inoltre, la legge 118/2022 non recepisce la distinzione fra concessioni assentite prima del 1 gennaio 2010 e quelle dal 1 gennaio 2010 in poi, non identifica la specificità delle CONCESSIONI INFUNGIBILI, cioè asservite ad altra attività di impresa che richiede quella e non una qualsiasi altra concessione per potersi esercitare.

**[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)**

**24**

This entry was posted on Monday, June 5th, 2023 at 12:03 am and is filed under [Marina](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.