



Zucconi

L'articolo 1 è così sostituito:

Articolo 1

(Modifiche al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione)

1. Il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 è così modificato:

a) dopo l'articolo 37 è inserito l'articolo:

Art 37 bis (Indennizzo del concessionario uscente)

1. Al fine di garantire il rispetto delle norme e dei principi eurounitari e costituzionali di certezza del diritto, di legittimo affidamento, di tutela dell'investimento e di contrasto a forme dirette ed indirette di indebito arricchimento ai sensi dell'articolo 2041 c.c., laddove le concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive siano riassegnate tramite procedure selettive, è riconosciuto al concessionario uscente, sia che operi in forma di ditta individuale che societaria, un indennizzo a carico del concessionario subentrante in misura corrispondente al valore aziendale dell'impresa insistente sull'area oggetto della concessione calcolato secondo i principi, le metodologie e le procedure di stima di cui alla norma UNI 11729:2018 "*Linee guida per la stima del valore delle imprese concessionarie demaniali marittime, lacuali e fluviali a uso turistico ricreativo (imprese balneari)*".
2. L'indennizzo di cui al comma 1, il cui importo è asseverato da una perizia redatta da un professionista abilitato nominato dal concessionario uscente, è reso pubblico in occasione della indizione della procedura comparativa di selezione. I costi della perizia di cui al periodo precedente sono posti a carico del concessionario uscente.
3. La procedura selettiva si perfeziona con l'avvenuta corresponsione dell'indennizzo di cui al primo comma.
4. L'indennizzo al comma 1 non è riconosciuto nei casi di mancato deposito della perizia nei termini di cui al comma 2, di revoca, rinuncia, sospensione della concessione e/o mancata partecipazione alla procedura di affidamento della stessa.
5. Nelle more delle procedure selettive è consentito al concessionario che intenda concorrere per il rinnovo della concessione rivalutare i beni di impresa, inclusi gli immobili alla cui produzione o al cui scambio è diretta l'attività di impresa, risultanti nell'ultimo bilancio d'esercizio applicando le disposizioni di cui all'articolo 110 del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, ad esclusione del comma 5.
6. Una quota pari al 50% dell'imposta sostitutiva derivante dalle rivalutazioni di cui al comma 5 è destinata alle Regioni per attività di riqualificazione e valorizzazione ambientale del demanio marittimo, lacuale e fluviale libero da concessioni o inconcedibile.
7. Le procedure di affidamento in corso all'entrata in vigore della presente legge sono adeguate alle disposizioni di cui al presente articolo.

b) l'articolo 49 è sostituito dalle seguenti parole: "*Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione e solo ove venga a cessare definitivamente la concessione, le opere non amovibili costruite sulla zona demaniale restano acquisite allo Stato senza alcun compenso o rimborso.*"

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Conseguentemente il titolo è così sostituito: "*Modifiche al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione*".

Nota

Il presente emendamento sostituisce l'articolo 1 della proposta di legge in esame apportando alcune precise modifiche al Codice della Navigazione. Nello specifico inserendo al comma 1, lettera:

a) il nuovo articolo 37 bis rubricato (*Indennizzo del concessionario uscente*) dispone l'obbligo di riconoscere al concessionario uscente un indennizzo a carico del concessionario subentrante laddove la concessione demaniale marittima, lacuale e fluviale per finalità turistico-ricreativa e sportiva sia riassegnata tramite procedura competitiva così come prevede la Direttiva 2006/123/CE "*relativa ai servizi nel mercato interno*" (**lettera a) co. 1**). Si dispone inoltre che tale indennizzo dovrà corrispondere al valore dell'impresa insistente sull'area oggetto della concessione calcolato secondo i principi, le metodologie e le procedure di stima di cui alla norma UNI 11729:2018 "*Linee guida per la stima del valore delle imprese concessionarie demaniali marittime, lacuali e fluviali a uso turistico ricreativo (imprese balneari)*". Si segnala che l'adozione di norme UNI è fortemente raccomandata dall'Unione europea in quanto l'Ente di Normazione Italiano opera nel rispetto delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2012 "*sulla normazione europea*" (**lettere a) co. 2) e 3**). In merito alle legittimità della norma proposta rispetto al diritto europeo e che prevede un indennizzo al concessionario uscente, va ricordato che i concessionari hanno prevalentemente operato quando nel nostro ordinamento vigeva il diritto di insistenza che li ha predisposti ad effettuare ingenti investimenti con il legittimo affidamento di poter continuare anche in futuro ad operare sulla medesima concessione. Gli ultimi orientamenti dei giudici europei vanno esplicitamente in questa direzione in quanto: "*...le condizioni di una concessione devono creare la possibilità per un imprenditore di ottenere un profitto ragionevole dal proprio investimento nel corso della concessione. Nel caso in cui ciò si riveli impossibile, si potrebbe ricorrere alla logica dell'indennizzo.....*" (Causa C-598/22 Società Italiana Imprese Balneari Srl contro Comune di Rosignano Marittimo- conclusioni dell'Avvocato generale Tamara Capeta).

Nel rispetto di tali motivi l'indennizzo in questione non è riconosciuto al concessionario che non partecipi alle procedure selettive o nei casi espressamente previsti alla **lettera a) co. 4**. (Vedasi Art. 44 del Codice della Navigazione).

La previsione di un indennizzo non costituisce violazione del principio di concorrenza ma piuttosto una sua tutela in quanto garantisce il concessionario uscente ed entrante ad una effettiva remunerazione dei capitali investiti. Diversamente, la mancata valorizzazione dell'investimento finirebbe per tradursi in un sacrificio eccessivo per entrambi non più motivati nella valorizzazione e riqualificazione del bene demaniale dato loro in concessione poiché non più sicuri di un effettivo ritorno dell'investimento. Inoltre e per gli stessi motivi è necessario, prima dell'avvio della procedura di affidamento, favorire l'attualizzazione dell'effettivo valore d'impresa consentendo al concessionario uscente di rivalutare i suoi beni (**lettera a) co. 5**). Questo avrà vantaggi anche per il bilancio pubblico poiché la rivalutazione dei beni di impresa in base alla disciplina a cui si fa riferimento (art. 110 del D.L. 104/20) comporta l'applicazione dell'imposta sostitutiva del 3% sul maggior valore dei beni ammortizzabili e non ammortizzabili rivalutati e del 10% sull'affrancamento del saldo attivo, cui una quota pari al 50% verrà destinata alle Regioni per attività di riqualificazione e valorizzazione ambientale del demanio marittimo, lacuale e fluviale libero (**lettera a) co. 6**). Del resto la remunerazione del capitale investito è il criterio che la stessa Unione Europea, vedasi la Comunicazione interpretativa del 29 aprile 2000 (Comunicazione 2000/C 121/02 sulle "Concessioni nel Diritto Comunitario"), individua come elemento qualificante il sistema concessorio nel Diritto Comunitario. conseguentemente si modifica il testo dell'art 49 del Codice della Navigazione.

b) L'art 49 così modificato risolve le criticità più volte oggetto di scrutinio giurisprudenziale sulla compatibilità dell'automatico incameramento da parte dello Stato delle opere inamovibili alla cessazione della concessione con il diritto dell'UE in quanto l'attuale normativa potrebbe risultare essere di per sé idoneo a produrre effetti anti-competitivi, nella misura in cui la prospettiva di perdere tutti gli investimenti effettuati possa rendere meno vantaggiosa la partecipazione alle gare. Per tale ragione pende presso la Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) la questione pregiudiziale sollevata dal Consiglio di Stato (Ordinanza n. 8010 del 15 settembre 2022) in merito appunto alla compatibilità dell'articolo 49 del codice della navigazione con le libertà fondamentali di cui agli articoli 49 (Diritto di stabilimento) e 56 (libera prestazione dei servizi) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). Nello specifico il giudice nazionale ha posto la questione pregiudiziale: "*Se gli artt. 49 e 56 TFUE ed i principi desumibili dalla sentenza Laezza (C- 375/14) ove ritenuti applicabili, ostino all'interpretazione di una disposizione nazionale quale l'art. 49 cod. nav. nel senso di determinare la cessione a titolo non oneroso e senza indennizzo da parte del concessionario alla scadenza della concessione quando questa venga rinnovata, senza soluzione di continuità, pure in forza di un nuovo provvedimento, delle opere edilizie realizzate sull'area demaniale facenti parte del complesso di beni organizzati per l'esercizio dell'impresa balneare, potendo configurare tale effetto di immediato incameramento una restrizione eccedente quanto necessario al conseguimento dell'obiettivo effettivamente perseguito dal legislatore nazionale e dunque sproporzionato allo scopo*". Dunque con la modifica apportata dall'emendamento si prefigura e risolve quello che sarà presumibilmente l'intervento del giudice europeo. Inoltre saniamo l'incompatibilità di detto articolo del Codice della Navigazione

anche rispetto all'art. 4 (Delega al Governo in materia di affidamento delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive), comma 2, lettere c) e i) della legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) laddove il Parlamento ha disposto tra i principi e criteri direttivi per l'esercizio della suddetta delega "*l'adeguata considerazione degli investimenti, del valore aziendale dell'impresa e dei beni materiali e immateriali*" (lettera c) e "*criteri uniformi per la quantificazione dell'indennizzo da riconoscere al concessionario uscente, posto a carico del concessionario subentrante*" (lettera i). Infine, nel ricordare che la Costituzione attribuisce competenze esclusive allo Stato sulla tutela della concorrenza (Art. 117 co. 2, lettera e) Cost.), come acclarato ad esempio dalla sentenza 157/2017 della Corte Costituzionale, con la nostra modifica dell'art. 49 facilitiamo l'opera della giustizia amministrativa tenuto conto dei numerosi procedimenti incardinati presso i tribunali amministrativi che sono sospesi (ultima appunto l'Ordinanza n. 3943/2024 del Consiglio di Stato resa pubblica il 30 aprile scorso) proprio perché in attesa della suddetta sentenza del giudice europeo sulla compatibilità dell'Art 49 Cod. Nav. con le norme TFUE.

Infine il comma 2 dispone che dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.