



Roma, 24 Aprile 2024

Trasmissione via mail

segreteria.ministroprotezionecivileemare@governo.itstruttura.politichedelmare@governo.it

Spett.le
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare
Largo Chigi n. 19
00186 – ROMA

OGGETTO: Piano del Mare – Convocazione audizione afferente al tema “Turismi del Mare”.
Nota Assonat

Con la presente nota, la Assonat, quale associazione di categoria dei concessionari di strutture dedicate alla nautica da diporto, preliminarmente ringrazia per l'opportunità concessa di poter sottoporre alla Vostra Struttura il proprio contributo quale portatore di interesse per conto dei propri Associati.

In primo luogo, si esprime la **piena condivisione delle direttrici formulate dal Piano del Mare**, con riferimento alla portualità turistica sulle **quali Assonat** ha già fornito il proprio determinante contributo ed in particolare: l'esclusione dall'ambito di applicazione della Direttiva Bolkestein; applicazione e semplificazione amministrativa del D.P.R. n. 509/1997 in materia di rilascio di concessioni demaniali; indennizzi a favore del concessionario uscente ed incentivi alla riqualificazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto; inapplicabilità dell'art. 109 TULPS ai marina resorts; modifica dell'attuale previsione normativa in materia di rivalutazione Istat dei canoni concessori; introduzione di normativa che disciplini gli oneri, economici e non, relativi alla movimentazione delle sabbie ed ai dragaggi.

I principi di indirizzo sopra delineati sono coerenti con quanto espresso in materia di portualità dagli organi comunitari:

- 1) La recente **Risoluzione del Parlamento Europeo del 17 Gennaio 2024 “Costruire una strategia europea globale”**, relativa a tutti i porti (nella Risoluzione non viene effettuata alcuna distinzione tra porti commerciali e turistici c.d. marinas), ribadisce che **“i porti svolgono un servizio pubblico essenziale, per il quale dovrebbero essere riconosciuti e valorizzati”**; che **“l'Unione Europea ha ribadito il proprio desiderio di una maggiore autonomia in settori strategici”** e che **“i porti combinano e salvaguardano una serie di attività costiere a vantaggio dei cittadini, delle comunità costiere e dell'ambiente marino, contribuendo a mantenere l'habitat costiero ed a migliorare la qualità dell'area negli agglomerati urbani circostante i porti”**.
- 2) Già l'European Committee of the Regions, in un documento del 7.10.2014 denominato



“European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism”

riconosceva la crescente popolarità della nautica da diporto ed invitava la Commissione e tutte le autorità locali e regionali che ospitavano marine a sviluppare strategie con gli stakeholders locali per migliorare l'accesso al territorio di cui i porti costituiscono accesso ed a promuovere il turismo nautico e marittimo attraverso i marina e strutture analoghe.

- 3) Ancora con un **documento dell'8.2.2017 il Comitato Europeo delle Regioni** sottolineava la necessità che i porti, strumento principale di accesso al territorio, fossero oggetto di interventi di rigenerazione e che gli indispensabili finanziamenti di natura privata fossero incoraggiati e facilitati, data l'importanza economica e sociale di tali strutture.
- 4) **Il 30.3.2017 una nota del “Commission Staff working document” sul turismo nautico**, evidenziava che si tratta di un settore dinamico che genera 28 miliardi di euro annue di entrate nel quale, a tale data, erano coinvolti 48 milioni di cittadini, 36 dei quali attivamente impegnati in attività nautiche, con oltre 4.500 marine con 6 milioni di imbarcazioni tenute in acque europee (l'Italia ha 160.000 circa posti barca).
Anche in tale nota, veniva ribadita **l'importanza di dare impulso agli investimenti privati**, anche facilitando l'accesso al mercato finanziario e **stimolando la crescita dei marinas**, ampliando le relative attività ed aumentare le capacità del settore nel dare attuazione ad interventi nella direzione della sostenibilità ambientale, tenendo conto della lunghezza del ciclo di investimenti e la loro remunerazione a lungo termine.

* * *

Peraltro, **la materia delle concessioni demaniali e del turismo, sono interamente demandate alla competenza statale rispetto alle quali l'Unione ha una mera competenza di sostegno**. Difatti, l'affidamento dei beni demaniali marittimi non è deferibile a soggetti diversi dallo Stato, essendone quest'ultimo il legittimo titolare; mentre, in materia di turismo, come previsto dall'art. 6 TFUE, l'Unione Europea è titolare solo di una competenza di sostegno rispetto all'azione degli Stati membri nella politica del turismo, considerato l'interesse di ciascun Paese a tutelare il proprio patrimonio identitario e culturale.

Da qui la necessità che venga adeguatamente sviluppata la portualità turistica mediante la creazione di nuove strutture idonee a soddisfare la crescente domanda dei diportisti e la oggettiva assenza di un adeguato numero di posti barca, ovvero l'adeguamento delle strutture esistenti, in termini di sostenibilità ambientale e transizione ecologica.

Sotto tale profilo, lo strumento normativo a disposizione, costituito dal **D.P.R. n. 509/1997**, dovrebbe essere oggetto di una procedura di semplificazione amministrativa, con inserimento di termini perentori nei confronti delle pubbliche amministrazioni coinvolte, in modo da rendere più agevole ed immediata la realizzazione dei principi di indirizzo contenuti in tale materia nel Piano del Mare.

Non è quindi necessario alcun intervento normativo in materia di bandi di gara e di evidenza pubblica, poiché **il Consiglio di Stato ha più volte confermato la portata e l'efficacia del DPR 509/1997**, ad esempio, da ultimo, con la recente **sentenza n. 89/2019** con la quale è stato chiarito che **“il DPR 2.12.1997 n. 509 ha successivamente dettato la disciplina del procedimento di successione dei beni del Demanio Marittimo per le strutture dedicate alla nautica da diporto, definendo agli artt. 3 e 4 il procedimento per il rilascio ...”** precisando,



ASSONAT

Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

altresì che “...**nelle disposizioni sopra richiamate non si ravvisa alcuna ipotesi o possibilità di deroga al principio del confronto concorrenziale, ai fini del rilascio delle concessioni demaniali di cui trattasi**” (nello stesso senso anche Consiglio di Stato sentenza n. 6488/2012).

L'ammontare del canone di concessione è determinato dalla legge nazionale, ed in particolare dal **D.L. n. 400/1993**, secondo **un meccanismo che non è mai stato messo in discussione dalla Commissione europea. L'introduzione di un sistema di gara pubblica non determinerebbe alcun aumento dei canoni concessori demaniali marittimi**, poiché è riconosciuta all'Autorità pubblica in questa materia.

Inoltre, **gli importi non vengono versati agli enti locali ma allo Stato, in quanto proprietario dell'area demaniale**. Pertanto, **gli enti locali non trarrebbero alcun beneficio da un eventuale aumento dei canoni** demaniali dovuti da concessionari selezionati a seguito di gara ad evidenza pubblica.

* * * *

Come già evidenziato nel corso dell'Audizione, la realizzazione di **strutture dedicate alla nautica da diporto** non necessita della emanazione di normative in materia di evidenza pubblica, in quanto esse **non rientrano nell'ambito di applicabilità della Direttiva n. 106/2003 cd. Bolkestein**, come peraltro già confermato dal Piano del Mare e da ultimo ribadito anche nel **parere motivato della Convenzione Europea del 16.11.2023**, inoltrato dalla Repubblica Italiana, nell'ambito della procedura di infrazione avviata con lettera di messa in mora della Commissione del 3.12.2020; in tale nota, **non vi è, difatti, alcun cenno alle strutture dedicate alla nautica da diporto**, come confermato dal fatto che i termini “porto” e “portuale”, non sono mai stati menzionati in oltre 30 pagine di parere e che proprio all'inizio del parere è specificato che esso riguarda testualmente le sole concessioni balneari.

Difatti, i servizi portuali (ivi compresi i porti turistici) sono esclusi dalla Direttiva Bolkestein, come confermato dalla giurisprudenza amministrativa, la quale ha evidenziato la circostanza per cui il porto è **funzionale alla realizzazione di interessi pubblici, così che può essere gestita direttamente dall'ente locale**”.

In particolare, ha affermato che “*la gestione di un porto turistico è qualificabile come servizio pubblico locale di rilevanza economica e a domanda individuale (cfr. D.M. 31 dicembre 1983, art. un., n. 14), giacché, nonostante la finalità turistico-ricreativa soddisfi interessi privati di una fascia ristretta di utenti, sussistono nondimeno rilevanti interessi pubblici quali la valorizzazione turistica ed economica del territorio, l'accesso alla via di comunicazione marina e la potenziale fruizione da parte dell'intera collettività laddove ricorrano eccezionali esigenze di trasporto pubblico (in tal senso cfr., ex aliis, Cons. St., sez. VI, 18 dicembre 2012, n. 6488; T.A.R. Liguria, sez. I, 23 gennaio 2021, n. 59).*”

Come noto, **la direttiva servizi, all'art. 2, comma 2, lettera d), esclude dal campo di applicazione “i servizi nel settore dei trasporti, ivi compresi i servizi portuali**, che rientrano nell'ambito di applicazione del titolo V del trattato CE”.

Occorre precisare che i porti vennero esclusi (insieme ad altri settori) dalla Direttiva 126/2003, trattandosi di settori di interesse pubblico e di **servizi pubblici di rilevanza economica** (principio affermato, ad esempio, dalla sentenza del **Consiglio di Stato n. 6488/2012 ove viene**



ASSONAT

Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici



CONFCOMMERIO
IMPRESE PER L'ITALIA

più volte ribadito il rilevante interesse pubblico che connota il porto turistico, quale strumento di accesso e di comunicazione, fruibile, come infrastruttura, dall'intera collettività, legato allo sviluppo e valorizzazione dell'area in cui è ubicato.

Difatti, **i servizi portuali resi dalle strutture dedicate alla nautica da diporto hanno, quindi, una estrema importanza sotto il profilo dell'interesse pubblico e della collettività**; a mero titolo esemplificativo, si rammentano **gli interventi che vengono effettuati dalle società concessionarie portuali in termini di sicurezza dell'area e della navigazione, per i dragaggi dell'area, per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area.**

Lo stesso capo 23 delle sentenze dell'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato nn. 17 e 18 del 19.11.2021 (che, peraltro, avevano per oggetto concessioni balneari), menziona i settori esclusi dalla direttiva 123/2006 e, segnatamente, i "servizi portuali", specificando, sul punto, la "necessità, in sede di applicazione pratica della norma, di enucleare specificatamente la nozione di servizi portuali, anche con riferimento al (diverso) concetto di porto (turistico) e all'oggetto della concessione demaniale"; ciò è stato confermato dalla **giurisprudenza amministrativa** (Tar Liguria n. 946/2021), che ha, tra l'altro, affermato che **"Il (considerando) n. 21, inoltre, esclude dal campo applicativo della direttiva (2006/123/CE) i servizi portuali, nei quali devono ritenersi compresi anche quelli afferenti alla portualità turistica"**.

Infine, la recente **sentenza (28.10.2022, n. 9328) del Consiglio di Stato ha chiarito che ai servizi portuali non si applica la Direttiva 2006/123/CE** (cd. Direttiva Bolkestein).

Infine, la sentenza n. 229 del 13 Gennaio 2022 del Consiglio di Stato, ha sancito, in ogni caso, l'inapplicabilità della Direttiva Bolkestein a tutti i rapporti concessori sorti in data anteriore al termine di trasposizione della stessa (D.Lgs. n. 56 del 15.3.2010).

Tale inapplicabilità è stata peraltro ulteriormente confermata dal **Decreto n. 202 del 28 dicembre 2022** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, contenente il Regolamento per il rilascio di concessioni di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale e dal **Decreto n. 419 sempre del 28 dicembre 2022** relativo alle concessioni portuali.

Difatti, non vi è alcun riferimento alla Direttiva Bolkestein, sia nelle premesse di entrambi i decreti, sia nell'art. 1 dei medesimi regolamenti rubricato "Ambito di applicazione e definizioni", né tale Direttiva è in alcun modo menzionata nel relativo parere del Consiglio di Stato espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi, così come nelle "Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento n. 202/2022". **Pur trattandosi di strutture rientranti nell'ambito di applicazione della legge 84/1994 non vi è dubbio che esse si riferiscono a strutture portuali tra le quali rientrano, anche quelle dedicate alla nautica da diporto** (cfr. art. 3 paragrafo 2).

* * * *

Ulteriore premessa alla base di un intervento normativo in materia è che **le strutture e le concessioni dedicate alla nautica da diporto sono diverse da quelle aventi finalità turistico – ricreative.**

Sussiste, difatti, **una netta differenziazione tra concessioni con finalità turistico-ricreative e le concessioni relative alla nautica da diporto.** A tale proposito, la nota pronunzia della Sezione VI **Consiglio di Stato 10 aprile 2017 n. 1658** (richiamata anche dalla più recente pronunzia del T.A.R. Puglia, Lecce, 14 marzo 2019 n. 439), ha chiarito che **"le concessioni demaniali**



marittime con finalità turistico ricreative sono unicamente quelle indicate nelle lettere da a) ad f) dell'art. 1, comma 1, d.l. n. 400/1993, in cui non rientrano anche le concessioni riguardanti i «punti di ormeggio» (così come le altre strutture dedicate alla nautica da diporto)».

Ciò, in quanto **la nozione di “concessione di beni demaniali marittimi con finalità turistico-ricreative” è stata oggetto di una specifica definizione legislativa tale da non consentire di estendere il suo significato ad altre tipologie di concessioni** di beni demaniali, sulla base, per l'appunto, dell'articolo 1 del decreto legge n. 400 del 1993, convertito nella legge n. 494 del 1993 e dell'articolo 13 della legge n. 172 del 2003.

Da tali disposizioni emerge, quindi, che **le concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreative sono unicamente quelle indicate nelle richiamate lettere da a) ad f) dell'art. 1, comma 1, della legge n. 400 del 1993** e che l'art. 13 della citata legge n. 172 del 2003 si riferisce alle "*sole concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative*", in tal modo disponendo che tale qualificazione vada riferita unicamente alle concessioni indicate nelle citate lettere da a) ad f); con la conseguenza che, dal momento che le sole fattispecie di cui alle lettere da a) ad f) costituiscono le ipotesi riconducibili alla nozione di "*concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative*", **non rientrano tra esse anche le concessioni riguardanti le strutture dedicate alla nautica da diporto.**

In conclusione, **“il legislatore del 2006, lungi dall’operare assimilazioni di sorta, ha ribadito ancora una volta la distinzione tra concessioni con finalità turistico-ricreative (art. 1 comma 251) e concessioni funzionali alla nautica da diporto (art. 1 comma 252)”**; di talché **“l’ontologica differenza tra i due generi di concessione è stata mantenuta dal legislatore in esame, e non certo abrogata”** (TAR Puglia 4.10.2019, n. 1266, riferita anche alle altre citazioni).

* * *

Sulla base di tali premesse, si propongono i seguenti interventi normativi nella direzione di una semplificazione amministrativa e di incentivo agli investimenti, la riqualificazione ed ammodernamento delle strutture portuali ed il loro adeguamento alle nuove tecnologie, nel rispetto dell'ambiente, a costo zero per le pubbliche amministrazioni.

1. **Modifica dell’attuale testo dell’art. 1, DPR n. 509/1997, specificando in maniera chiara che l’ambito di applicazione del decreto non concerne solo la realizzazione di nuove strutture, ma anche la gestione, l’ampliamento ed adeguamento funzionale, finalizzati all’adeguamento delle strutture portuali a nuove normative o a richieste imposte dall’autorità o al mantenimento delle loro funzionalità, nonché di quelli finalizzati alla transizione ecologica, alla sostenibilità ambientale, alla riqualificazione e digitalizzazione informatica, allo sviluppo della struttura portuale ed alla sicurezza della navigazione all’interno dell’area in concessione.**

Tale intervento legislativo:

- a) Favorirebbe importanti investimenti da parte dei concessionari nell’ammodernamento delle strutture, nella certezza che le ingenti spese necessarie verranno riconosciute in termini di durata ai fini del loro ammortamento e della loro equa remunerazione, con conseguente significativo incremento dello sviluppo economico del settore, salvaguardia dell’ambiente e potenziamento delle strutture portuali private quali realtà ausiliarie per la sicurezza della



- navigazione e per il controllo del mare e delle aree demaniali marittime.
- b) Non comporterebbe alcun onere a carico dello Stato, considerato che l'estensione della durata della concessione non comporta alcuna variazione nel canone concessorio che, essendo stabilito per legge, è di identico ammontare indipendentemente dal soggetto concessionario.
 - c) Comporterebbe un aumento di valore delle infrastrutture portuali che verranno acquisite dallo Stato al termine della concessione e, nel contempo, favorirebbe una più efficiente sostenibilità ambientale a vantaggio della collettività.
2. **Modifica dell'attuale testo dell'art. 10 paragrafo 3, DPR n. 509/1997 (che attualmente attribuisce alla p.a. una discrezionalità non solo tecnica ma anche amministrativa, finalizzata all'accertamento dei presupposti indicati dalla norma), prevedendo il diritto alla proroga della concessione, comprese quelle stipulate successivamente all'1.01.1990, anche in relazione a tutti gli interventi di natura ordinaria e straordinaria, finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali a nuove normative o a richieste imposte dall'autorità o al mantenimento delle loro funzionalità, nonché di quelli finalizzati alla transizione ecologica, alla sostenibilità ambientale, alla riqualificazione e digitalizzazione informatica, allo sviluppo della struttura portuale ed alla sicurezza della navigazione all'interno dell'area in concessione.**

Tale intervento legislativo:

- a) Favorirebbe importanti investimenti da parte dei concessionari nell'ammodernamento delle strutture, nella certezza che le ingenti spese necessarie verranno riconosciute in termini di durata ai fini del loro ammortamento e della loro equa remunerazione, con conseguente significativo incremento dello sviluppo economico del settore, salvaguardia dell'ambiente e potenziamento delle strutture portuali private quali realtà ausiliarie per la sicurezza della navigazione e per il controllo del mare e delle aree demaniali marittime.
 - b) Non comporterebbe alcun onere a carico dello Stato, considerato che l'estensione della durata della concessione non comporta alcuna variazione nel canone concessorio che, essendo stabilito per legge, è di identico ammontare indipendentemente dal soggetto concessionario.
 - c) Comporterebbe un aumento di valore delle infrastrutture portuali che verranno acquisite dallo Stato al termine della concessione e, nel contempo, favorirebbe una più efficiente sostenibilità ambientale a vantaggio della collettività.
3. **Modifica dell'attuale testo del D.P.R. n. 509/1997 con la previsione che i termini previsti ai fini del rilascio della concessione a carico delle amministrazioni interessate abbiano natura perentoria.**

Tale intervento legislativo:

- a) Darebbe certezza agli investitori ed operatori in termini di durata dell'iter burocratico, attualmente frenato dalla indeterminabilità dei tempi delle procedure amministrative;
 - b) Non comporterebbe oneri a carico dello Stato.
4. **Modifica dell'attuale testo dell'art. 109 TUPS eliminando i Marina Resort dal novero delle strutture interessate dalla norma.**



Su tale questione, dopo il recepimento della Direttiva nel Piano del Mare, una recente pronuncia del Tribunale di Genova ha confermato tale principio, evidenziando la scarsa chiarezza dell'attuale testo legislativo e la sua sostanziale inapplicabilità richiamando espressamente quanto sul punto espresso dal Piano del Mare.

Tale intervento:

- a) Darebbe chiarezza e tranquillità agli operatori, gravati da un obbligo inattuabile, stante l'assenza di poteri di controllo e certificativi.
- b) Non comporterebbe oneri a carico dello Stato.

5. In attuazione di quanto previsto dall'art. 4, comma 2, lettera i) della Legge n. 118/2022 ed a parziale modifica dell'articolo 49 Codice della Navigazione, riconoscimento anche alle strutture portuali turistiche, al termine della concessione, anche in caso di sua decadenza, degli indennizzi già previsti nell'ambito dei porti rientranti nell'ambito di applicazione della Legge n. 84/94, applicando in via analogica quanto disposto (per tali strutture) dai Regolamenti n. 202 e 419 del 28.12.2022 ed in particolare:

1. Il concessionario uscente ha diritto al riconoscimento di un indennizzo a carico del concessionario subentrante in relazione ai beni non amovibili realizzati o acquistati per l'esercizio della concessione demaniale, aggiuntivi rispetto a quelli previsti nell'atto di concessione, debitamente autorizzati dall'autorità concedente e non ancora ammortizzati al termine della concessione. Il valore di detti beni, come risultante dalla specifica contabilità, è determinato sulla base di una perizia redatta da un esperto individuato dal concessionario uscente tra i professionisti abilitati, in possesso di adeguata competenza nel settore, iscritti in apposito elenco tenuto dall'autorità concedente. Le spese della perizia di cui al secondo periodo sono a carico del concessionario uscente.

2. Il concessionario uscente può disporre dei beni e delle opere amovibili realizzate, anche mediante accordo con il concessionario subentrante, sentita l'autorità concedente. L'autorità concedente valuta l'eventuale acquisto dei beni e delle opere amovibili, ovvero promuove la conclusione di accordi tra il concessionario uscente e il concessionario subentrante al fine di garantire la continuità operativa del porto, anche mediante l'inserimento di apposite previsioni di cui all'articolo 2, comma 3, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Tale intervento legislativo:

- a) Consentirà il rispetto di quanto previsto dalle pronunce nn. 18 e 19 dell'Adunanza Plenaria del 9.11.2021 del Consiglio di Stato e dell'art. 4 della Legge n. 128/2022.
- b) Sarebbe conforme alla normativa comunitaria (in particolare all'art. 17 della Carta dei Diritti Fondamentali c.d. Carta di Nizza), da autorevole giurisprudenza amministrativa (Consiglio di Stato, Sezione VII, Ordinanza 6.9.2023 n. 8184 e Ordinanza n. 8010 del 15.9.2022 del Consiglio di Stato che ha rimesso alla Corte di Giustizia Europea una questione pregiudiziale sulla compatibilità o meno dell'art. 49 C.N. con le norme eurounitarie (e, in particolare, degli artt. 49 e 56 Trattato sul funzionamento dell'U.E.).
- c) Non comporterà oneri a carico dello Stato.

6. In attuazione di quanto previsto dall'art. 4, comma 2, lettera i) della Legge n. 118/2022



ed a parziale modifica dell'articolo 49 Codice della Navigazione, inserendo la previsione che al termine della concessione, anche in caso di sua decadenza, verrà riconosciuto al concessionario uscente a carico di quello subentrante un indennizzo in relazione al valore aziendale dell'impresa ed i relativi beni materiali ed immateriali, determinato sulla base dei valori dei beni aziendali, ivi compreso l'avviamento.

Tale intervento legislativo:

- a) Sarebbe conforme ed in attuazione a quanto previsto dalle pronunce nn. 18 e 19 dell'Adunanza Plenaria del 9.11.2021 del Consiglio di Stato e dell'art. 4 della Legge n. 128/2022.
 - b) Non vi sono oneri a carico dello Stato.
- 7. Modifica dell'art. 5, paragrafo 6 e 7, DPR n. 509/1997, prevedendo che, in caso di presentazione di domanda di concessione o di istanza di rinnovo e di offerte in concorrenza, nella valutazione della domanda, venga tenuta in adeguata ed equa considerazione l'esperienza gestionale, tecnica e professionale già acquisita sul territorio.**

Tale intervento legislativo:

- a) Sarebbe conforme ed in attuazione a quanto previsto dalle pronunce nn. 18 e 19 dell'Adunanza Plenaria del 9.11.2021 del Consiglio di Stato e dall'art. 4 della Legge n. 128/2022.
 - b) Non vi sono oneri a carico dello Stato
- 8. Modifica dell'attuale formulazione dell'art. 4 del D.L. 5.10.1993 n. 3400, convertito con modificazioni dalla Legge 4.12.1993 n. 494, in materia di rivalutazione Istat, con parametrizzazione della rivalutazione Istat secondo l'indice di anno in anno emanato per le famiglie di operai ed impiegati.**

Come già evidenziato, il suddetto principio è già stato recepito dal Piano del Mare. A tale proposito, è opportuno segnalare che, proprio per contrastare il decreto del MIT del 30.12.2022 che aveva stabilito l'abnorme aumento del 25,15% (al quale occorre aggiungere la relativa imposta regionale), era stato già promosso da ASSONAT un giudizio, attualmente avanti il Consiglio di Stato, avente per oggetto la sentenza del TAR Lazio del Dicembre 2023, che ha declinato la propria giurisdizione. In attesa degli esiti di tale procedimento, è opportuno segnalare che nella precedente fase del giudizio, con ordinanza del 31.08.2023, il Consiglio di Stato – riconoscendo nuovamente la sussistenza della giurisdizione amministrativa – ha accolto la domanda cautelare formulata dalle odierne ricorrenti, sospendendo l'impugnato Decreto del 30 dicembre 2022 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ritenendo che l'abnorme adeguamento del canone per l'anno 2023 è stato effettuato sulla base “di un indice statistico non previsto a livello normativo”, tale da richiedere “un approfondimento nella sede del merito”.

Peraltro, con ordinanza del 21.05.2023, emessa nel diverso giudizio N.R.G 04394/2023, il **Consiglio di Stato** – in riforma di analogo provvedimento di rigetto del TAR Lazio – **ha nuovamente sospeso il medesimo Decreto Ministeriale oggetto del presente contenzioso**, in accoglimento della domanda cautelare formulata da un singolo concessionario, **confermando la propria potestà a decidere sulla questione.**



Tale intervento:

- a) Darebbe chiarezza agli operatori ed eviterebbe attuali e futuri contenziosi, considerato che il Ministro sta utilizzando indici normativi non previsti dalla legge, a seguito dell'abrogazione dell'indice dei prezzi all'ingrosso.
 - b) Non comporterebbe oneri a carico dello Stato.
- 9. Applicazione dell'aliquota IVA del 10% mediante uno specifico riferimento alla Legge n. 135/2001 (legge quadro sul turismo) ed all'applicazione della tabella "A" parte III allegate al D.P.R. 633/72 alle strutture dedicate alla nautica da diporto.**

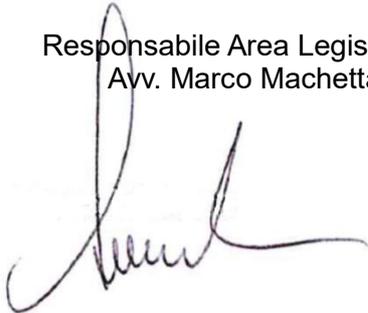
Tale intervento legislativo:

- a) Eliminerebbe una ingiusta ed illegittima disparità di trattamento con le altre strutture a vocazione turistica ed in particolare con quelle c.d. Marina Resort, che nonostante le evidenti analogie, godono di tale regime fiscale.
- b) Renderebbe le strutture italiane dedicate alla nautica da diporto più competitive rispetto a quelle degli altri Paesi concorrenti.

Assonat resta a disposizione per fornire il proprio contributo tecnico e giuridico rispetto a tali obiettivi.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento rispetto a quanto esposto nel presente contributo, di cui si autorizza la pubblicazione e divulgazione.

Responsabile Area Legislativa
Avv. Marco Machetta



Il Presidente
Avv. Luciano Serra

