

ELENCO EMENDAMENTI

A.S. 1248

cd Decreto sblocca cantieri

EMENDAMENTO PERTINENZIALI

ART.

All'art. 1, della legge n. 208, del 28 dicembre 2015 e successive modificazioni sostituire il comma 484 con il seguente

“484. Fino, alla generale revisione del sistema delle concessioni demaniali marittime, i procedimenti di riscossione coattiva dei canoni demaniali, anche ai sensi del D.P.R. 29 settembre 1973, n. 602, e i procedimenti amministrativi pendenti alla data del 31 dicembre 2018, avviati dalle amministrazioni competenti per la sospensione, la revoca e la decadenza di concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative, con esclusivo riferimento a quelle inerenti alla conduzione delle pertinenze demaniali, derivanti da procedure di contenzioso pendente alla data del 31 dicembre 2018 e connesse all'applicazione dei criteri per il calcolo dei canoni di cui all'articolo 03, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, come sostituito dall'articolo 1, comma 251, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, sono sospesi. Fino alla generale revisione del sistema delle concessioni demaniali marittime sono altresì privi di effetto i provvedimenti già emessi a conclusione dei procedimenti amministrativi di cui al periodo precedente non ancora eseguiti, ovvero ancora impugnabili o nei cui confronti pende l'impugnazione”.

MOTIVAZIONE

Nelle more del complessivo riordino dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime è, comunque, opportuno sospendere la riscossione dei cd “canoni pertinenziali” e dei conseguenziali procedimenti amministrativi sanzionatori.

EMENDAMENTO SALVO CONGUAGLIO

ART.

All'articolo 39 del R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e ss.ii.mm. – Codice della Navigazione. aggiungere il seguente comma

3. *La determinazione del canone contenuta nei provvedimenti di concessione deve intendersi definitiva e senza facoltà di conguaglio.*

MOTIVAZIONE

La norma ha effetti fiscali positivi per l'Erario in quanto è diretta ad evitare l'insorgenza di un contenzioso.

A seguito dell'emanazione della legge 27 dicembre 2006 n. 296, articolo 1 comma 251 il canone determinato dalle Autorità marittime competenti è stato sempre accompagnato dalla clausola "salvo conguaglio" stante l'incertezza sulla sua effettiva quantificazione.

A distanza di anni una sua eventuale rideterminazione sarebbe fonte esclusivamente di contenzioso con l'Erario in quanto per pacifica e consolidata giurisprudenza essendo il canone un elemento certo contrattuale non può essere indeterminato.

EMENDAMENTO DEVOLUZIONE

Al primo comma dell'art. 49 del R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e ss.ii.mm. – Codice della Navigazione sopprimere le seguenti parole "senza alcun compenso o rimborso":

MOTIVAZIONE

La norma non determina alcun aggravio per le Erario ma determina un effetto finanziario positivo per lo stesso in quanto è diretto ad evitare il contenzioso

L'attuale art. 49 del Codice della Navigazione è in contrasto sia con l'art. 42 Cost., sia con l'art. 1 del Primo Protocollo Addizionale alla Convenzione per la salvaguardia dei Diritti dell'Uomo e delle Libertà fondamentali, sia con l'art. 17 della Carta di Nizza.

Infatti è stato, da tempo, giudiziariamente in sede civile, amministrativo, tributario e contabile, accertata la proprietà superficiaria del concessionario sui beni che insistono sulla porzione di demanio marittimo oggetto di concessione (v., tra l'altro, Cass. n. 9935 del 2008, 15470 del 2010 e n. 17434 del 2013; Corte dei Conti n. 29 del 2008; CdS nn. 626 e 3196 del 2013 e, da ultimo, TAR Toscana n. 328 del 27 febbraio 2015).

A ciò si aggiunga quanto chiarito dalla CGUE con la sentenza del 28 giugno 2016 C-375/14, *Laezza* sulla contrarietà al Trattato europeo artt. 49 e 56 di una confisca senza indennizzo in danno di un concessionario.

Per cui, al fine di evitare un rovinoso contenzioso per l'Erario sussiste la necessità di chiarire che l'eventuale devoluzione in favore dell'Erario non potrà avvenire a titolo gratuito.

EMENDAMENTO FACILE E DIFFICILE SGOMBERO

Dopo il 2° comma dell'art. 49 del R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e ss.ii.mm. – Codice della Navigazione. aggiungere i seguenti commi:

“3. Sono assimilabili alle opere amovibili e definite come opere di facile sgombero quelle che, pur realizzate con strutture fisse e stabili, possono essere comunque demolite e rimosse con la restituzione dell’area demaniale concessa nel pristino stato in un periodo massimo di 90 giorni.

4. Si considera cessata la concessione alla sua effettiva cessazione.”

MOTIVAZIONE

Le norme che si propongono hanno un effetto finanziario positivo per l’Erario in quanto dirette ad evitare un contenzioso.

Vi è grande incertezza sulla qualificazione delle opere che insistono sul demanio marittimo se di facile o difficile rimozione.

Diverse Regioni stanno legiferando in maniera diversa ed opposta invadendo una competenza statale in quanto, per le importanti ripercussioni di ordine giuridico sui concessionari di beni demaniali, questa materia rientra in quella riservata allo Stato, ex art. 117 c. 2 lett. 1, in quanto questione riguardante l’*ordinamento civile*”.

Infatti la Regione Puglia con la legge 10 aprile 2015 n. 17, art. 14 c. 14 ha stabilito che *“per opera di "facile rimozione" va inteso ogni manufatto realizzato con l'assemblaggio di elementi componibili, integralmente recuperabili, senza utilizzo di materiali cementanti di qualsiasi genere e senza lavori di scavo e, comunque, trasportabile senza compromettere significativamente la possibilità del riuso”*.

Di contro la Regione Toscana con il DPGR n. 52\R del 24 settembre 2013 ha disposto che *“sono classificate di facile rimozione e sgombero le costruzioni e le strutture utilizzate ai fini dell’esercizio di attività turistico-ricreative, realizzate sia sopra che sotto il suolo in aree demaniali marittime oggetto di concessione che, in relazione ai materiali utilizzati ed alle tecnologie costruttive, in coerenza con le disposizioni del piano d’indirizzo territoriale (PIT), possono essere completamente rimosse utilizzando le normali modalità offerte dalla tecnica, con conseguente restituzione in pristino dei luoghi nello stato originario, in non più di novanta giorni”*.

A ciò si aggiunga che il massimo Organo tecnico dello Stato e cioè il Consiglio superiore dei LL.PP., Sezione III, interpellato proprio su questa questione, con la decisione n. 84\2011 del 21 settembre 2011 ha chiarito che *“in base alla attuale evoluzione intervenuta negli ultimi anni sia nell’uso di nuovi materiali che nella tipologia costruttiva dei manufatti edilizi è ormai difficile dettare criteri oggettivi per definire compiutamente e correttamente la facile o la difficile rimozione di un manufatto”*.

Di rilievo è anche la considerazione fatta da questo Autorevole organo tecnico che *“tale distinzione esiste solo nell’Ordinamento italiano e non trova riscontro in altri ordinamenti dei paesi Europei”* ed inoltre che sia *“necessario un momento di superamento della definizione tecnica di facile o in alternativa di difficile rimozione”*.

Del resto il Senato della Repubblica, nella precedente legislatura, con l’odg del 5 maggio 2011 approvato all’unanimità, constatato *“le difficoltà legate all’interpretazione giuridica del concetto di facile e difficile rimozione”* ha impegnato il Governo *“a tenere in considerazione, nella definizione delle opere di facile e difficile rimozione, del progresso tecnologico legato a tali opere”*.

Il Consiglio di Stato si è più volte espresso, nel recente passato, per lo spostamento allo spirare della concessione dell’attività finalizzata alla devoluzione delle opere (v. C.d.S. 26 maggio 2010, n. 3348; 1.febbraio 2013 n. 626; 14 maggio 2013 n.3196).

Ultimamente la stessa autorevole Autorità giudiziaria fa, invece, decorrere la devoluzione alla scadenza delle concessioni precisando *“che il rinnovo della concessione integra gli estremi di una nuova concessione che si sostituisce alla precedente scaduta, a differenza delle proroghe che*

determinano il prolungamento delle concessioni - senza soluzione di continuità - della durata della concessione in essere”(C.d.S. 3 dicembre 2018 nr. 6853; analoga C.d.S. 27 febbraio 2019 nr. 1368).

Per cui è doverosa una interpretazione autentica sul momento in cui si verifica l’effetto giuridico della devoluzione individuandolo nello “*spirare*” piuttosto che con la “*cessazione*” della concessione al fine di eliminare il rischio della devoluzione della gran parte degli impianti balneari.

EMENDAMENTO

IVA

ART

All’articolo 120 della Tabella A, parte III, allegata al Decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972 n. 633 e successive modificazioni, sostituire le parole “alloggiati nelle strutture ricettive di cui all’articolo 6 della legge 17 maggio 1983, n. 217 , e successive modificazioni” con “delle imprese turistiche di cui all’articolo 4 dell’Allegato n. 1 del Decreto legislativo del 23 maggio 2011 n. 79”.

Motivazione

Il regime di IVA agevolata per le imprese turistiche disposta dall’articolo 120 della parte III dell’Allegato al Decreto del Presidente della Repubblica del 26 ottobre 1972 n. 633 e successive modificazioni comporta problemi interpretativi e applicativi per l’avvenuta abrogazione dell’articolo 6 della legge 17 maggio 1983 n. 217 ad opera dell’articolo 11 comma 6 della legge n. 135 del 29 marzo 2001 a sua volta abrogata dall’articolo 3 comma 1 lettera l) del Decreto legislativo n. 79 del 23 maggio 2011 (cd Codice del turismo).

Per esigenze di chiarezza e di semplificazione, per una opportuna uniformità di trattamento per tutte le imprese turistiche nonché per evitare problemi interpretativi e applicativi alle imprese turistiche che svolgono anche attività turistiche diverse (v. alberghi o campeggi con spiagge annesse), si propone la sostituzione del riferimento normativo alle imprese turistiche così come definite da una norma non più in vigore (articolo 6 della legge n. 217 del 17 maggio 1983) con quello effettuato con l’articolo 4 del cd *Codice del turismo*.

EMENDAMENTO SDEMANIALIZZAZIONE

ART.

(Modifiche al R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e ss.ii.mm. – Codice della Navigazione)

- 1. All’articolo 35, 1 comma del R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e ss.ii.mm. –Codice della Navigazione – dopo la parola “mare” e prima delle parole “sono escluse” aggiungere le seguenti “nonché quelle occupate da pertinenze e costruzioni regolarmente assentite destinate ad attività turistico ricreative”.*

2. *All'articolo 35 del R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e ss.ii.mm. –Codice della Navigazione – dopo il primo comma aggiungere:*
“2. Ai beni esclusi dal demanio marittimo indicati al comma precedente si applica l'articolo 3 commi 3 e 3 bis del decreto legge 25 settembre 2001 n. 351 convertito con modificazioni dalla legge 23 novembre 2001 n. 410”.

MOTIVAZIONE

La norma che si propone ha un effetto positivo finanziario per l'Erario in quanto determina un'entrata straordinaria.

La linea demaniale risale nella migliore delle ipotesi agli anni trenta del '900 e in molti casi anche alla fine dell'800 per cui le notevoli trasformazioni urbanistiche e le modificazioni fisiche dovute anche al fenomeno erosivo, nel frattempo intervenute, rendono non più differibile una sua revisione.

L'articolo 7 commi 9-*septiesdecies* e 9-*duodevicies* del decreto legge 19 giugno 2015 n. 79 convertito dalla legge 6 agosto 2015 n. 125 ha tentato di dare impulso alla revisione della linea demaniale demandando alle Regioni l'elaborazione e la proposta ai Ministeri competenti.

Purtroppo, questa norma non ha sortito gli effetti sperati (infatti il termine dei quattro mesi è inutilmente spirato) per via dei riferimenti normativi agli artt. 32 e 35 del Codice della Navigazione.

Infatti queste norme di un Codice varato nel 1942 non sono utili per un più generale ridisegno della linea demaniale alla luce delle trasformazioni intervenute nell'ultimo secolo.

Le modifiche che si propongono hanno lo scopo di dare una interpretazione autentica delle aree che hanno perso l'idoneità ai pubblici usi del mare ricomprendendovi tutti quei manufatti che hanno determinato una irreversibile trasformazione dell'area interessata che, quindi di fatto non rivestono più le caratteristiche della demanialità.

A ciò si aggiunge la necessità di garantire agli attuali possessori che, tra l'altro, sono anche i proprietari degli immobili costruiti il diritto di opzione nell'acquisto della sottostante area di sedime.