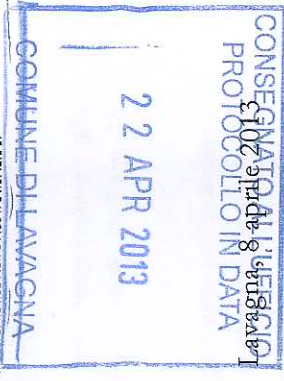


COPIA

Spett.le
Comune di Lavagna
Ufficio Demanio Marittimo
Piazza della Libertà 47
16033 Lavagna (GE)



Oggetto: istanza ex art. 10 D.p.r. n. 509/1997.

Spett.le Comune di Lavagna,
Porto di Lavagna S.p.A. (“**PL**” ovvero la “**Società**”), con sede in Milano, Viale Monza 305, è a sottoporre istanza di proroga ex art. 10 del D.p.r. n. 509/1997 in relazione alla concessione demaniale marittima già assentita in favore della società Cala dei Genovesi S.p.A. con atto del 22 giugno 1974 (la “**Concessione**”).

PREMESSO CHE

1. con atto del 22 giugno 1974 (l’ “**Atto di Concessione**”) veniva concessa a Cala dei Genovesi S.p.A. (“**CG**”) l’occupazione e l’uso di una zona di suolo demaniale marittimo della superficie di mq 23.000 e di specchio acqueo di mq 290.000, sita nel Comune di Lavagna, allo scopo di costruire e mantenere un approdo turistico (il “**Porto di Lavagna**”) (**doc. 1**).
2. CG veniva dichiarata fallita con sentenza del Tribunale di Milano del 3 aprile 1998.
3. A seguito di concordato fallimentare omologato con sentenza del Tribunale di Milano del 6 aprile 2000 n. 4376, PL, quale assuntore del concordato, acquisiva l’intero patrimonio di CG, presentando all’Autorità Marittima istanza finalizzata al subentro nella Concessione (**doc. 2**).
4. Con atto prot. n. 19047 del 7 agosto 2003 il Comune di Lavagna (il “**Comune**”) autorizzava PL a subentrare nella Concessione (**doc. 3**).
5. La Concessione ha durata di anni 50 (cinquanta) e, dunque, scadrà nel 2024.

Tutto ciò premesso, Porto di Lavagna, in persona del legale rappresentante Dott. Roc Jack Mazreku

ESPONE QUANTO SEGUE

Con la presente PL intende sottoporre al Comune istanza di proroga della Concessione ai sensi dell’art. 10 del D.p.r. n. 509/1997 sulla base delle circostanze e delle considerazioni di seguito svolte.

*

I. Interventi per l'adeguamento della struttura portuale ed il mantenimento della sua funzionalità: l'art. 10 del D.p.r. 509/1997.

1. In via preliminare preme rilevare che, a seguito dell'Autorizzazione, PL:
 - a) è subentrata nella Concessione, assumendo l'obbligo di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria del Porto di Lavagna ai sensi dell'art. 10 dell'Atto di Concessione;
 - b) ha recepito tutti gli impegni assunti da CG, impegnandosi, peraltro, a *“depositare il progetto integrativo relativo alla diga foranea entro trenta giorni dalla notifica del presente atto e riducendo il termine di mesi quattordici per l'esecuzione dei lavori proposto dalla Società stessa a mesi dieci dalla data di inizio lavori”* (cfr. doc. 3) (il **“Progetto”**).
2. Dal 2005 PL, da un lato, ha realizzato opere diverse e ulteriori rispetto ai lavori richiesti per garantire la manutenzione di Porto di Lavagna e, dall'altro lato, ha individuato nuovi interventi realizzabili, anch'essi non riconducibili agli obblighi di manutenzione di cui al citato articolo 10 dell'Atto di Concessione. Dette opere e detti interventi, rispettivamente, hanno garantito ovvero garantiranno l'adeguamento e la piena funzionalità dell'approdo turistico.
3. Come si avrà modo di evidenziare nel prosieguo del presente atto, gli interventi in oggetto, in quanto finalizzati a garantire l'adeguamento e la funzionalità del Porto di Lavagna, determinano il diritto di PL ad ottenere la proroga della Concessione sino al 13.07.2049 ovvero al 13.07.2051 (considerando le diverse ipotesi di intervento *infra* illustrate), ai sensi dell'art. 10 del D.p.r. 509/1997.⁶
4. Detta disposizione prevede, infatti, che *“gli atti di concessione in vigore alla data del 1° gennaio 1990 possono essere prorogati, ferma restando ogni altra condizione della concessione, su istanza del concessionario, qualora risulti che questi non abbia potuto realizzare, per fatti a lui non addebitabili, opere o parti sostanziali delle opere previste ovvero qualora si rendano necessari nuovi interventi finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali o al mantenimento della loro funzionalità”*.
5. Dunque, in forza della norma citata è possibile ottenere la proroga di una concessione demaniale qualora:
 - a) emerga la necessità di realizzare interventi *“nuovi”* ossia interventi che il concessionario non sia già obbligato ad eseguire in forza degli impegni assunti con l'atto di concessione;
 - b) detti interventi siano finalizzati all'adeguamento e al mantenimento della funzionalità delle strutture portuali ossia risultino necessari al fine di adattare l'approdo alle normative nel frattempo intervenute e, in ogni caso, alle esigenze sopravvenute nel corso del rapporto concessorio così da garantire la piena operatività e funzionalità del porto.
6. Di seguito verificheremo la sussistenza dei presupposti previsti dall'art. 10 del D.p.r. n. 509/1997 ai fini della proroga della Concessione, analizzando le opere già realizzate ovvero le opere che PL intende realizzare - pur non essendovi obbligata ai sensi dell'art. 10 dell'Atto di Concessione - al fine di garantire l'adeguamento e la piena funzionalità del

Porto di Lavagna.

*

I.1. Nuovi interventi realizzati per l'adeguamento e il mantenimento della funzionalità del Porto di Lavagna.

1. Nel periodo 2005/2006 PL ha provveduto ad effettuare opere di rimodellamento della diga foranea da ritenersi ulteriori rispetto alle opere di cui al Progetto e ai lavori di manutenzione dell'approdo turistico, ma necessarie per assicurare l'adeguamento e la funzionalità del porto.
2. Trattasi di una vera e propria opera di ristrutturazione, che ha consentito di rafforzare la struttura della diga foranea e di aumentare il grado di protezione dell'approdo turistico.
3. Come emerge dalla relazione tecnica redatta dal Geom. Mauro Miaschi (la "**Relazione**"), allegata alla presente (doc. 4), gli interventi possono ritenersi "*nuovi*" e "*necessari*" ai sensi dell'art. 10 del D.p.r. n. 509/1997.
4. Si rileva, infatti, che PL ha eseguito lavori diversi e ulteriori rispetto alle opere di cui al Progetto.

Invero la diga foranea esistente al momento del subentro nella Concessione da parte di PL era stata costruita negli anni 70' secondo ipotesi progettuali e tecniche costruttive in allora disponibili (cfr. doc. 4, pag. 1-2). Le suddette tecniche garantivano essenzialmente la stabilità delle opere nei confronti dell'azione del mare, non prevedendo, invece, l'esame dei fenomeni trascinativi dei flussi del moto ondoso.

La diga originaria, dunque, pur essendo stabile, non assicurava il riparo del Porto dalla trascinazione delle onde, tanto che, a ridosso della banchina, un numero di 116 ormeggi - inclusi nella Concessione - non risultavano utilizzabili in quanto esposti ai flussi del moto ondoso.

Si è già detto che PL, subentrando nella Concessione, si era impegnata ad effettuare un intervento di manutenzione della diga foranea che prevedeva il rifacimento della mantellata (l' "**Intervento**").

Nell'ambito delle verifiche effettuate da PL nella prospettiva di procedere all'Intervento si riscontrava che l'Intervento avrebbe garantito la stabilità dell'opera, ma non la protezione da fenomeni di trascinazione dei flussi.

La diga, così come progettata e costruita negli anni 70' e, in ogni caso, a seguito dell'Intervento, non garantendo un'adeguata protezione dall'azione dinamica dei flussi, non consentiva, né avrebbe consentito l'utilizzo dei 116 posti barca posti a ridosso della banchina. L'applicazione di nuove conoscenze tecniche avrebbe permesso, invece, di definire un progetto di ristrutturazione della diga in grado di (i) garantire la stabilità dell'opera, (ii) riparare l'area portuale dai fenomeni di azione dinamica del mare, di cui si registra oggi una maggior aggressività, e, quindi, (iii) assicurare la piena funzionalità del Porto, con il recupero dell'utilizzabilità dei 116 posti barca a ridosso della banchina, già oggetto della Concessione.

Come si evince, infatti, dalla Relazione Tecnico illustrativa e dalla Relazione di Calcolo Idraulico allegati alla Relazione, l'intervento di riqualificazione della diga progettato da PL avrebbe garantito – come ha garantito - non una mera manutenzione della diga foranea – manutenzione che PL avrebbe ben potuto assicurare limitandosi a ripristinare la diga, ricostruendo il profilo originario della mantellata - ma una protezione adeguata e completa, necessaria per preservare la piena funzionalità del Porto di Lavagna a fronte di fenomeni di tracimazione delle onde sempre più aggressivi e frequenti (cfr. doc. 4, pag. 2-3).

La nuova struttura si è dimostrata adeguata:

- a) a proteggere il Porto: le mareggiate verificatesi dal 2008 in avanti hanno, infatti, arrecato soltanto lievi danni agli elementi esterni della diga, senza intaccarne la struttura;
- b) a recuperare la funzionalità degli ormeggi posti a ridosso della diga stessa, già oggetto della Concessione.

Le opere in oggetto sono state, dunque, realizzate in quanto interventi necessari “finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali o al mantenimento della loro funzionalità”;

5. Come emerge dai documenti allegati (doc. 4-5) il rifacimento della diga ha comportato un investimento aggiuntivo rispetto a quello cui PL sarebbe stata esposta nel caso in cui si fosse limitata a realizzare opere di manutenzione - senza assicurare una protezione completa e adeguata del Porto di Lavagna – quantificato in € 9.965.000,00.

Si riporta di seguito prospetto riepilogativo dei costi sostenuti e dei costi che PL avrebbe dovuto sostenere nel caso in cui si fosse limitata ad effettuare interventi di manutenzione:

1. Costo totale rifacimento scogliera della diga	€ 10.813.964,09
2. Costo per il ripristino dell'andamento autorizzato della mantellata	€ 847.206,50
3. Investimento aggiuntivo (Costo 1. - Costo 2.)	€ 9.965.000,00

Si rileva, inoltre, sin da ora che il Piano Finanziario predisposto da PL in relazione agli interventi effettuati o da effettuare – Piano richiamato al paragrafo II - tiene conto dei mancati ricavi del periodo in cui PL, a causa dell'originaria struttura della diga e della sua inadeguatezza a garantire la dovuta protezione da fenomeni di tracimazione, non ha potuto utilizzare 116 posti barca posti a ridosso della banchina.

*

I.2. Nuovi interventi da realizzare per l'adeguamento del Porto di Lavagna: (i) sul rifacimento dei pontili e (ii) sul rifacimento delle vasche di alaggio

1. Ai fini dell'adeguamento del Porto di Lavagna si rende, peraltro, necessario effettuare ulteriori opere che non rientrano nei lavori oggetto degli obblighi di manutenzione posti

in capo a PL ai sensi dell'art. 10 dell'Atto di Concessione e, in particolare:

- i. il rifacimento dei pontili;
 - ii. il rifacimento delle vasche di alaggio e varo.
2. Nei successivi paragrafi si riporterà una sintetica descrizione delle predette opere, richiamando, per i dettagli, la relazione allegata come doc. 4.

*

I.2.1. *Sul rifacimento dei pontili.*

1. Porto di Lavagna è costituito da un complesso di 21 pontili (pontili dalla A alla S e pontili a, b, c, d, della piccola darsena) per una superficie pari a 10.254,00 mq.
2. PL ha provveduto alla manutenzione dei pontili, realizzando i seguenti interventi:
 - a) sostituzione degli impalcati dei pontili a, b, c, d della piccola darsena nel corso del 2002;
 - b) sostituzione dell'impalcato del pontile A nel corso del 2008;
 - c) sostituzione degli impalcati dei pontili E2 e S nel corso del 2012;
 - d) manutenzione generica dei restanti pontili secondo le modalità previste nella relazione tecnica dell'Ing. Pier Luigi Alinari (cfr. doc. 4, allegato 5).
3. Nel 2011 PL ha conferito incarico al Prof. Ing. Sergio Tattoni, professore presso il Politecnico di Milano e già professore Ordinario di Tecnica delle Costruzioni presso l'Università degli Studi di Cagliari, Dipartimento di Ingegneria Strutturale Infrastrutturale e Geomatica, di valutare la situazione statica dei pontili del Porto di Lavagna e lo stato di conservazione.
 4. Dagli accertamenti effettuati (cfr. doc. 4, allegato 6) è emerso che:
 - a) la struttura dei pontili del Porto di Lavagna è stata realizzata in conformità alla normativa vigente al tempo della realizzazione dell'approdo turistico e sulla base delle conoscenze tecniche allora disponibili (cfr. doc. 4, allegato 6 pag. 15).
 - b) all'epoca della realizzazione del Porto di Lavagna nella prassi progettuale e costruttiva si riteneva preferibile utilizzare, nell'ambito della realizzazione di opere in ambiente marino, il calcestruzzo armato. Ciò sulla base della convinzione che le spese di manutenzione delle opere eseguite con detto materiale fossero ridotte al minimo o non esistessero affatto (cfr. doc. 4, allegato 6 pag. 16);
 - c) dunque, all'epoca della Concessione, non si prevedeva, né poteva prevedersi che i pontili del Porto di Lavagna, realizzati in calcestruzzo armato, avrebbero richiesto manutenzione;
 - d) sono stati riscontrati fenomeni di crollo e di danneggiamento dei pontili determinati

da un difetto tecnologico non rilevabile ad una normale ispezione e non preventivabile all'epoca della realizzazione dei medesimi (cfr. doc. 4, allegato 6 pag. 12).

- e) risulta necessario effettuare un intervento strutturale ossia procedere alla sostituzione dei pontili.

Invero l'esecuzione di opere di mera manutenzione dei pontili odierni, quale (i) il sostegno degli elementi di pontile a mezzo di una struttura metallica ovvero (ii) il rinforzo degli elementi di pontile mediante l'applicazione di un'armatura incollata alle nervature degli elementi medesimi - seppur rispondenti agli obblighi di manutenzione posti in capo a PL ai sensi dell'art. 10 dell'Atto di Concessione - esporrebbero il Comune al rischio di vedersi restituita una struttura portuale non adeguata e non funzionale e, quindi, di dover intervenire con opere strutturali di rifacimento degli attuali pontili, oggi destinati alla disgregazione nonostante l'adempimento degli obblighi di manutenzione, con i conseguenti oneri finanziari.

5. A fronte dell'esito degli accertamenti, PL ritiene necessario intervenire sui pontili, attraverso opere di rifacimento, tali da garantire una maggior durata dei pontili stessi e, quindi, la piena funzionalità e fruibilità dell'ormeggio delle imbarcazioni.

Ai fini garantire la piena funzionalità dei pontili PL ha individuato due possibili interventi, tra loro alternativi:

- a) il completamento della sostituzione degli impalcati dei pontili, secondo la metodologia già utilizzata nell'ambito degli interventi effettuati nel 2002, 2008 e 2012.

Detto intervento - dal costo pari a € 7.270.900,00, oltre alle spese tecniche pari a € 1.187.090,00- garantirà una maggior resistenza della struttura all'aggressione dell'ambiente marino, alla corrosione attiva e alle sollecitazioni meccaniche e renderà il complesso dei pontili più accessibile e razionale, diminuendo gli oneri per eventuali interventi di riparazione (cfr. doc. 4, pag. 6).

- b) la sostituzione integrale del complesso dei pontili, inclusi quelli già oggetto di rifacimento tra il 2002 e il 2012, mediante creazione di impalcati in traliccio metallico.

Come meglio descritto nella Relazione - cui si rimanda per ogni maggiore dettaglio - l'intervento *de qua*, dal costo pari a € 9.105.552,00, oltre alle spese tecniche pari a € 1.370.555,00, prevede: (i) la sostituzione degli impianti interni di ogni singola struttura; (ii) la sostituzione e l'aumento delle colonnine erogatrici di energia elettrica e di acqua, così da, rispettivamente, migliorare capacità di erogazione e pressione dinamica e ridurre il rapporto tra colonnine e posti barca; (iii) il rifacimento degli impianti di sicurezza e antincendio in modo da migliorare la protezione dell'area dei pontili e delle imbarcazioni e assicurare la possibilità di intervento dei soccorsi in tempi inferiori a quelli consentiti dagli attuali impianti.

Si precisa che gli interventi di cui sopra verranno effettuati applicando tecniche – meglio descritte nella Relazione - che consentiranno di sostituire gli attuali pontili con una struttura dalla vita utile pari a circa 50 anni, senza la necessità di investire in ulteriori opere di manutenzione.

*

I.2.2. Sul rifacimento delle vasche di alaggio.

1. L'attuale struttura destinata alaggio e/o varo non risulta utilizzabile in relazione alle tipologie di imbarcazioni che sempre più usufruiscono dei servizi offerti dagli approdi turistici e, in particolare, agli yacht di lunghezza superiore a 24 m. Trattasi, infatti, di una struttura risalente agli anni 70' e destinata a imbarcazioni piccole o di medie dimensioni, caratterizzate da una conformazione oggi superata.
2. Al fine di garantire lo sviluppo del Porto di Lavagna e l'accesso anche ad imbarcazioni di alto livello, soprattutto in un periodo di sofferenza della nautica da diporto, PL ritiene necessario effettuare un intervento sulle vasche di alaggio e di varo finalizzato ad aumentare gli spazi a terra, ad ampliare le vasche di ricovero e, quindi, a rendere maggiormente funzionale e attraente il Porto di Lavagna per i proprietari delle imbarcazioni di medie e grandi dimensioni.

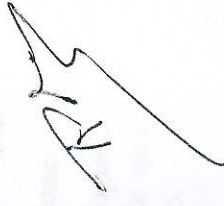
L'intervento, in particolare, prevede;

- a) la ridefinizione dei confini dell'intera area, con la creazione di una nuova superficie calpestabile da destinarsi all'utilizzo da parte delle imprese cantieristiche per la riparazione e manutenzione delle imbarcazioni, nonché al rimessaggio degli yacht di piccola dimensione (doc. 4, pag. 10);
- b) l'ampliamento delle vasche per consentire l'alaggio anche di imbarcazioni di lunghezza sino a 50 m, così da sviluppare la quantità e la qualità del traffico marittimo e attirare clientela per i cantieri (doc. 4, pag. 11).

L'intervento, comportando un aumento degli spazi a terra e delle vasche di ricovero delle imbarcazioni da alare e/o varare non potrà che avere ricadute positive sui posti di lavoro e sull'indotto locale in quanto, l'ampliamento delle aree da destinarsi alla riparazione, costruzione e manutenzione delle imbarcazioni incentiverà gli operatori locali ad ampliare i propri servizi e prodotti, estendendone l'offerta imbarcazioni di lunghezza superiore a quelle compatibili con le attuali aree di alaggio e varo, e offrendo servizi di riparazione e manutenzione a una più ampia gamma di clienti ossia anche ai proprietari di imbarcazioni di lusso, di grandi dimensioni.

3. Detto intervento comporterà un investimento pari a € 4.600.000,00, come risulta dalla relazione tecnica e dal Piano Finanziario allegati alla presente (cfr. doc. 4 -5).

*



II Piano Finanziario di PL: sintesi degli investimenti originari, di quelli effettuati, nonché degli investimenti prospettati.

1. Gli interventi sopra descritti, riconducibili all'ambito di applicazione dell'art. 10 del D.p.r. n. 509/1997, hanno comportato o comporteranno costi e investimenti aggiuntivi rispetto ai costi e agli investimenti derivanti dagli obblighi di manutenzione ovvero originariamente preventivati.
2. Di seguito si riporta prospetto di sintesi degli investimenti originari e di quelli aggiuntivi per opere realizzate o da realizzare al fine di restituire al Comune, al momento della cessazione della Concessione, un approdo turistico pienamente adeguato e funzionale.

Opere	Investimento aggiuntivo
Diga Foranea	€ 9.965.000,00
Pontili Soluzione 1	€ 7.270.900,00
Pontili Soluzione 2	€ 9.105.552,00
Vasche di Alaggio	€ 4.600.000,00

Si evidenzia che la determinazione del periodo di proroga della Concessione dovrà basarsi, ai sensi del comma 3 dell'art. 10 del D.p.r. n. 509/1997, sull'applicazione di un criterio fondato sulla proporzione tra l'investimento originario – e il relativo termine di durata – e l'investimento aggiuntivo e il conseguente periodo di proroga.

Si allegano due Piani Finanziari (doc. 5, a) e b)), predisposti in considerazione delle due diverse soluzioni prospettate in relazione al rifacimento dei pontili.

Si rinvia, per i dettagli, ai citati Piani, evidenziando sin da ora che.

- a) sulla base dei criteri sopra richiamati e in considerazione degli investimenti descritti la Concessione dovrebbe essere prorogata quantomeno sino al 2049, nel caso in cui fosse programmato l'intervento di rifacimento parziale dei pontili e, sino al 2051, nel caso in cui PL provvedesse all'integrale sostituzione dei pontili medesimi;
- b) come emerge dai Piani Finanziari, in ogni caso, la proroga della Concessione al 2049 consentirebbe a PL di ammortizzare gli investimenti aggiuntivi come sopra descritti.

*

III. La necessità di garantire l'equilibrio economico nell'ambito della Concessione.

1. Da ultimo si evidenziano alcune considerazioni in merito alla necessità di prorogare la Concessione a fronte degli interventi già effettuati da PL ovvero delle necessarie opere da realizzarsi per garantire l'adeguamento e la piena funzionalità del porto turistico.

2. In base all'ordinamento vigente e, in particolare, alle disposizioni e alla giurisprudenza in materia,, di concessione di lavori o servizi pubblici e di concessioni demaniali, è possibile trarre il principio secondo cui, nell'ambito dell'affidamento (o concessione) dell'esecuzione o gestione di un'opera e nella determinazione dei rapporti economici che ne conseguono, occorre garantire l'equilibrio economico – finanziario del concessionario.

Invero detto principio si evince:

a) dalla Comunicazione Interpretativa 2000/C 121/02 adottata dalla Commissione Europea con riferimento alle concessioni di lavori e di servizi pubblici nel diritto comunitario.

Nella citata comunicazione si rileva che, per giurisprudenza costante, la Corte di Giustizia Europea include tra i principi generali del diritto comunitario il principio di proporzionalità, principio che *“esige anche che la concorrenza si concili con l'equilibrio finanziario”*, con la conseguenza che la durata delle concessioni *“deve essere dunque fissata in modo da non restringere o limitare la libera concorrenza più di quanto sia necessario per ammortizzare gli investimenti e remunerare i capitali investiti in misura ragionevole, pur mantenendo sul concessionario il rischio derivante dalla gestione”*.

b) dal comma 8 dell'art. 143 del D.lgs. n. 163/2006, rubricato *“Caratteristiche delle concessioni di lavori pubblici”*, secondo cui *“la stazione appaltante, al fine di assicurare il perseguimento dell'equilibrio economico – finanziario degli investimenti del concessionario, può stabilire che la concessione abbia una durata superiore a trenta anni, tenendo conto del rendimento della concessione, della percentuale del prezzo di cui ai commi 4 e 5 rispetto all'importo totale dei lavori, e dei rischi connessi alle modifiche delle condizioni di mercato”*.

La medesima disposizione prevede, peraltro, che (i) le variazioni apportate dalla stazione appaltante alle condizioni poste alla base dell'equilibrio economico degli investimenti e della connessa gestione da parte del concessionario ovvero (ii) le norme che stabiliscono nuovi meccanismi tariffari o condizioni per l'esercizio delle attività oggetto di concessione *“quando determinano una modifica dell'equilibrio del piano, comportano la necessaria revisione, da attuare mediante rideterminazione delle nuove condizioni di equilibrio, anche tramite la proroga del termine di scadenza delle concessioni”*.

Ai sensi della norma *de qua*, dunque, l' *“equilibrio economico – finanziario”* costituisce una caratteristica essenziale delle concessioni di lavori pubblici. Ed infatti il legislatore ha sancito la necessità di procedere alla revisione delle concessioni medesime – anche e soprattutto attraverso la proroga del termine di durata delle stesse - quando ciò si renda necessario al fine di garantire le condizioni di equilibrio economico-finanziario del concessionario (1). Si ricorda, inoltre, che, secondo la

(1) In giurisprudenza sul tema, cfr. TAR, Palermo Sicilia, Sez. III, 7 luglio 2009, n. 1207, secondo cui *“in tema di project financing il limite dei trenta anni della durata della concessione rappresenta la durata ordinaria, sicché essa può essere superata nel caso in cui sia necessario assicurare l'equilibrio economico – finanziario degli investimenti, quando, in sostanza, le tariffe non siano sufficientemente remunerative per ammortizzare il costo dell'opera nell'arco dei trent'anni”*; TAR Milano Lombardia, Sez. III, 12 ottobre 2011. In dottrina, cfr. CARIEMI, *Il principio di*

giurisprudenza amministrativa in tema di concessione di lavori pubblici, molteplici disposizioni del nostro ordinamento, dettate con riferimento al piano economico – finanziario posto alla base della concessione, dimostrano chiaramente il favore del legislatore verso ipotesi di modifica/revisione dei termini regolamentari della gestione finanziaria delle concessioni, quali la revisione del prezzo o l’allungamento della durata della gestione medesima ⁽²⁾;

c) dalla giurisprudenza amministrativa che ha statuito che alle concessioni di beni demaniali si applicano i principi comunitari in materia di concessioni di lavori e servizi pubblici, ivi compreso il principio di proporzionalità sopra richiamato e, quindi, in via indiretta, il principio dell’equilibrio economico-finanziario dal medesimo derivante ⁽³⁾;

d) dalla pronuncia del Consiglio di Stato secondo cui la determinazione dei canoni per la concessione di aree demaniali deve garantire l’equilibrio economico e finanziario del gestore e ciò in considerazione dell’interesse pubblico stesso ossia al fine di porre il concessionario nelle condizioni di sostenere gli investimenti previsti e assicurare la gestione delle aree demaniali medesime, nell’interesse della stessa Amministrazione e delle comunità di riferimento.

Il Consiglio di Stato ha, infatti, sancito che i canoni applicabili alle strutture destinate alla nautica da diporto sono computati tenendo conto “*degli investimenti posti a carico dei concessionari, sulla scorta di un piano economico finanziario che deve assicurare l’equilibrio economico e finanziario del concessionario*” ⁽⁴⁾.

3. Esiste, dunque, un principio nell’ordinamento comunitario e nell’ordinamento interno secondo cui (i) al concessionario occorre garantire l’equilibrio economico – finanziario e, dunque, (ii), qualora sopravvenute esigenze o intervenute normative determinino il venir meno di detto equilibrio, è necessario intervenire sulla concessione stessa, anche in termini di durata, al fine di ripristinare l’equilibrio del concessionario.

4. Applicando il menzionato principio al caso in esame non può non rilevarsi come l’attuale durata della Concessione non garantisca l’equilibrio economico-finanziario di PL e della gestione di Porto di Lavagna.

equilibrio economico – finanziario e la disciplina del contratto di concessione, in Urbanistica e appalti, n. 2/2012, il quale, nell’esaminare anche l’art. 143, comma 8, del D.lgs. n. 163/2006, sottolinea che “il principio di equilibrio economico finanziario è ascrivibile alla disciplina del Partenariato Pubblico Privato, formula non priva di ambiguità, ma con la quale si intendono comunemente quelle forme di collaborazione tra soggetti pubblici e partner privati caratterizzate da rapporti di lungo periodo” e che lo stesso principio ricopre un ruolo fondamentale nell’aggiudicazione e nella fase di esecuzione del rapporto concessorio, “ogniquando il regime negoziale originario debba subire le modifiche imposte da circostanze sopravvenute”.

⁽²⁾ TAR Milano Lombardia, Sez. III, 12 ottobre 2011, n. 2419.

⁽³⁾ Consiglio di Stato, 25 gennaio 2005, n. 168, secondo cui i principi di cui alle direttive comunitarie in tema di concessioni di lavori e servizi pubblici “sono applicabili anche alle concessioni di beni pubblici, fungendo da parametro di interpretazione e limitazione del diritto di insistenza di cui all’articolo 36 del codice della navigazione”.

⁽⁴⁾ Cons. Stato, Sez. IV, ordinanza n. 308/2012.

Sussiste, infatti, il rischio – con pregiudizio dell'interesse dell'Amministrazione stessa e della collettività – che, sulla base dell'attuale durata dalla Concessione e del livello dei canoni corrisposti al Comune - PL (i) non sia in grado di ammortizzare e recuperare gli investimenti effettuati e (ii) sia posta nelle condizioni di non poter realizzare gli investimenti necessari per restituire, alla cessazione della Concessione, un approdo funzionale e adeguato.

*


Sulla base di quanto sopra esposto, PL

CHIEDE

al Comune di Lavagna di prorogare la Concessione sino al 13.07.2049 ovvero al 13.07.2051, tenendo conto delle osservazioni sopra esposte, ai sensi dell'art. 10 del D.p.r. 509/1997.

Porto di Lavagna S.p.A.

(Dr. Roc Jack Mazreku – ~~Presidente~~ e A.D.)



Allegati:

- 1) Atto di Concessione;
- 2) Autorizzazione;
- 3) Relazione tecnica;
- 4) Piano Finanziario 1 e 2.