

# Porticcioli nella nebbia

Nel contenzioso sulla direttiva Bolkestein sul futuro degli stabilimenti balneari finiscono anche i tanti piccoli scali. I Comuni non sanno se metterli in gara «Se hanno una funzione pubblica, no» Ma arrivano già le pressioni dei big

## IL CASO

Dario Freccero / GENOVA

**S**i parla tanto di concessioni balneari in scadenza e gare all'orizzonte ma sul demanio marittimo ci sono anche i porticcioli turistici e di questi non si parla mai. Andranno in gara pure loro oppure sono salvi nelle mani degli attuali gestori, che siano pubblici o privati? Bel dubbio. Basta fare un giro di telefonate ai Comuni con un porticciolo, e naturalmente alla Regione che sul Demanio è referente, per capire che il tema è scottante e incerto. C'è nebbia insomma. L'assessore regionale Marco Scajola, a domanda sulle possibili gare, replica: «Parrebbe non vadano in gara...». Parrebbe non è un "no" certo. Per questo i Comuni, uno per l'altro, hanno dubbi e tremano all'idea di sbagliare qualsiasi strada prendano.

Gli unici salvi sono i porticcioli la cui concessione è ancora lunga. Esempio: il porto di Varazze, da poco gestito da un maxi colosso europeo (la società D-Marin che gestisce 23 approdi nel Mediterraneo e sta sbarcando massicciamente in Li-

guria; oltre Varazze ha appena preso nell'estremo ponente Aregai e San Lorenzo), ha una concessione ancora molto lunga (altri 30 anni circa) e quindi nessuna urgenza di pensare al futuro. Altri, come quello di Lavagna, che tra l'altro coi suoi 1500 ormeggi è tra i più grossi d'Italia, la concessione ce l'ha in scadenza e il Comune ha optato per una gara europea per cercare un partner privato che realizzi un project financing.

Il vero tema però è che fare dei porticcioli gestiti direttamente dai Comuni o da loro società partecipate. Questi che percorso devono fare? Anche qui di certezze pochine. La direttiva europea Bolkestein, in teoria, impone le gare a tutte le concessioni turistico ricreative, quindi anche molti porticcioli e non solo loro. In Liguria di concessioni ce ne sono circa 5 mila e di queste i Bagni marini sono appena 1200, le altre riguardano appunto porti turistici, attività economiche (hotel, campeggi, resort), altre produttive, sale da ballo, spazi commerciali, chioschi e molto altro ancora. C'è di tutto eppure la discussione si concentra sempre e solo sui balneari. Che per questo sono furibondi. «Si conti-

nua solo a parlare delle nostre gare e sugli altri silenzio - tuona Enrico Schiappapietra, segretario ligure del sindacato balneari - Se davvero valesse solo per noi il discorso delle selezioni sarebbe chiaro che c'è una volontà persecutoria verso una categoria, cosa che onestamente non voglio credere. Mi aspetto che su porticcioli e tutto il resto si discuta nello stesso pacchetto con un accordo quadro, quando finalmente il Governo vorrà attivarsi...». Che il tema sia controverso lo prova il fatto che Confindustria Nautica, in un vertice di poche settimane fa a Roma, ha espressamente chiesto di escludere dalla Bolkestein la portualità turistica accomunata invece alle spiagge dal Decreto legge Concorrenza 2021. Il motivo? I porti, a differenza degli stabilimenti, sarebbero pochi, quindi c'è "scarsità". «L'insieme delle circa 750 infrastrutture della nautica da diporto italiana occupano solo 30 km su una costa di 8.300 km. Una goccia nel mare, insomma» la tesi. La strategia, insomma, è simile a quella dei bagni marini ma con numeri oggettivamente migliori per sostenere la tesi della non necessità di gare. Per la cronaca in Li-



guria di porticcioli ce ne sono 51 e offrono poco più di 20 mila posti barca.

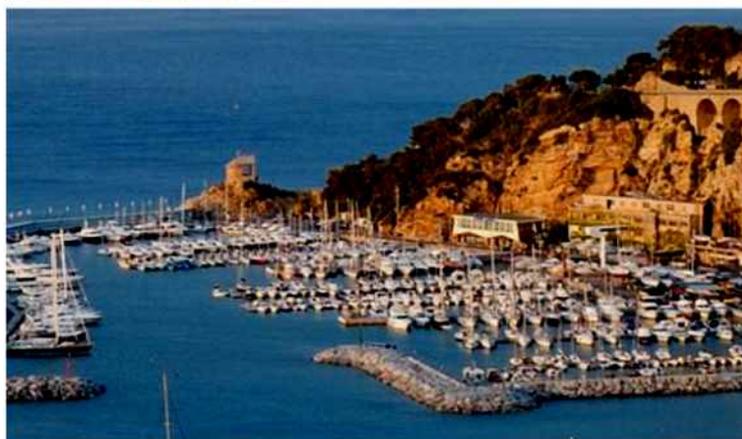
Nell'attesa di chiarimenti definitivi, tanti Comuni studiano il da farsi. Quello di Alassio, per esempio, si è messo a vento dai rischi acquisendo il 20% del suo porticciolo che era in mano ai privati (al Circolo Nautico locale) e così portando la quota comunale al 100%. Perché lo ha fatto? Perché per evitare ogni rischio di gare la dimostrazione di offrire un servizio pubblico, gestito dal pubblico, potrebbe risultare decisiva.

Altri però stanno comunque guardandosi intorno e cautelandosi. Il vicino comune di Finale Ligure per esempio, che il suo di porticciolo lo controlla già al 100% attraverso una società partecipata interamente pubblica, ha intenzione di chiedere un parere legale per blindarsi da eventuali controversie.

Altri ancora, per esempio vari porticcioli del golfo del Tigullio (come il minuscolo approdo di Portofino), tenterebbero la stessa strada di Alassio indicando i traghettini di collegamento tra una località e l'altra come prova di avere finalità soprattutto pubbliche, non soltanto turistiche e ricreative.

Questo almeno nelle intenzioni, nei fatti bisognerà monitorare gli atti dei prossimi mesi e capire che succede. Chi ha fretta è Lavagna che come detto deve preparare la gara europea per cercare un privato che realizzi un project financing di rilancio del porto. Al momento di proposte la giunta Mangiante ne ha ricevute due: una dai gestori uscenti (la famiglia Mazreku), una da un'altra società. C'è da valutare la migliore e costruirci intorno la selezione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Destini diversi per due porticcioli della Liguria: sopra quello di Lavagna che il Comune ha deciso di mettere in gara cercando un privato che realizzi un project financing; a fianco quello di Alassio che il Comune si è assicurato prendendo il 20% dal Circolo nautico e ora detenendolo al 100%. Acquisizione funzionale a non metterlo in gara**