

Primo bando per Castellammare con 7 lotti

**PORTI E APPRODI TURISTICI, ANCHE A NAPOLI
IN ARRIVO LE GARE PER LE CONCESSIONI**

Antonino Pane a pag. 9

Porti e approdi turistici gare per le concessioni «Presto tocca a Napoli»

►Ok dall'Authority, c'è il primo bando: si parte con sette lotti a Castellammare dopo un dibattito durato oltre cinque anni. Il presidente Cuccaro: «È solo l'inizio»

**«ABBIAMO VALUTATO
TUTTE LE ISTANZE
E CERCATO EQUILIBRIO
PER NON PENALIZZARE
I CONCESSIONARI USCENTI
IN MODO INGIUSTO»**

I PROGETTI

Antonino Pane

Le gare sulle concessioni demaniali marittime per la gestione degli ormeggi per la nautica da diporto sono ormai una realtà. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che gestisce il litorale del golfo di Napoli, di Salerno oltre ai relativi porti commerciali incluso Castellammare di Stabia, ha pubblicato la prima delle tante gare che a breve seguiranno, sperimentando per la prima volta un percorso ambizioso che, nel rispetto delle vigenti normative nazionali ed europee e in ossequio alla libera concorrenza, prova a bilanciare con equilibrio tutti gli interessi in campo.

IL DIBATTITO

«Questo è solo l'inizio. Presto cominceremo con Napoli», commenta il presidente Eliseo Cuccaro. Il bando viene pubblicato dopo un'estenuante dibattito durato oltre cinque anni, da quando il Consiglio di Stato nel novembre 2021 in Adunanza Plenaria con due esemplari sen-

tenze rappresentò con assoluta chiarezza che le proroghe sulle concessioni, rilasciate a qualsiasi titolo, risultavano in aperto contrasto con il diritto eurounitario. Da quel momento si è attivato un vivacissimo dibattito che ha visto sostanzialmente soccombere quelli che - a diverso titolo - auspicavano a rinnovare ulteriormente i propri titoli concessori, spesso detenuti senza gara anche da oltre 40 anni. La giurisprudenza amministrativa che si è consolidata in questi anni proprio sulle concessioni degli ormeggi da diporto, ben diverse da quelle degli arenili, non lascia scampo: le assegnazioni devono essere fatte a mezzo procedure di gara. La Legge sulla Concorrenza, il D.L. 131/2024 che il governo è stato chiamato a mettere in campo per evitare l'avvio di ulteriori procedure di infrazione e la legge di conversione 166/2024 hanno fissato proroghe e gare per le concessioni turistico-ricreative. Il decreto convertito stabilisce però che le concessioni per costruire e gestire infrastrutture nautiche, come porti e punti d'ormeggio, non sono concessioni di servizi ai sensi della Direttiva 2014/23. Il resto lo hanno fatto l'Agenzia per la Concorrenza e il Mercato e le varie sentenze dei Tar e del Consiglio di Stato. Poco spazio hanno avuto nelle diverse amministrazioni anche quelle proposte di project financing, ormai decapitati dalla rinuncia al diritto di prelazione.

La Port Authority sul tema non ha mai avuto dubbi sull'argomento e ha sempre dichiarato di non voler rilasciare più proroghe dopo il 31 dicembre 2026. Una posizione limpida e forte portata avanti con determinazione dalla governance, dapprima da Andrea Annunziata e oggi da Eliseo Cuccaro e fortemente sostenuta dal segretario generale Giuseppe Grimaldi.

I CONFRONTI

In questi anni non sono mai mancati i confronti con le diverse associazioni di categoria ed anche con i concessionari che a vario titolo hanno formulato proposte anche costruttive che, ove possibile, si è tentato di recepire. La questione è spinosa perché in campo ci sono molteplici interessi. Al primo posto gli utenti della nautica da diporto, quelli che rivendicano «il diritto a fruire del mare», in un territorio costiero di grandissima attrattività che a fronte di un potenziale numero di utenti pari a 60mila unità, offre poco più di un terzo di posti barca. Ma nella



filiera ci sono i costruttori di unità da diporto, i gestori della manutenzione e anche gli operatori, quelli che per anni hanno sostenuto la domanda di diporto ed anche quelli che vorrebbero approcciarsi a questo mercato. E soprattutto gli addetti ai lavori, che sono tantissimi. Un problema di non facile soluzione se si tiene conto della necessità di esporre questo intero settore ad una rivoluzione con soggetti che non sono mai stati adeguatamente accompagnati dalla politica. «Abbiamo valutato tutte le istanze e dedicato molte ore di lavoro nel tentativo di costruire un bando equilibrato, in grado di non penalizzare ingiustamente per quanto possibile i concessionari uscenti valorizzandone le caratteristiche nel tempo acquisite ed allo stesso tempo di fornire una corretta prospettiva a chi vuole aprirsi a nuovi mercati» dice il presidente Cuccaro. «Ma pensiamo di essere andati oltre - aggiunge il segretario Grimaldi - traguardando la stabilità dei lavoratori, la qualificazione professionale, la sicurezza, l'ambiente e soprattutto gli interessi del mercato e dell'utenza spesso sottoposti a tariffe ingiustificate».

LA GARA

Ma veniamo alla procedura di gara. La prima notizia è che la Port Authority ha scelto di generare più lotti e non uno solo per garantire l'accesso alle piccole imprese: una scelta non da poco e non scontata. Sono ben sette i lotti funzionali collocati nei punti strategici dello scalo di Castellammare con canoni a base di gara che variano da un minimo di 2.968,63 euro all'anno fino ad un massimo di 18.643,45 euro, con una disciplina che stabilisce che ciascun concorrente potrà presentare offerta per più lotti, ma potrà risultare aggiudicatario di una sola concessione. Il dato di partenza dei canoni è assai poco significativo perché rappresenta la base del rialzo che peserà per ben 30 punti su cento. La recente gara proprio nello stesso porto assegnata a Stabia Main Port ha portato ad un aumento di circa l'800% del canone a base di gara.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'AdSP ha avviato gare sulle concessioni demaniali marittime