

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il Consiglio di Stato conferma: non servono gare pubbliche per assegnare concessioni demaniali marittime

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 30th, 2020

Sul fatto che non serva necessariamente una gara pubblica per l'assegnazione di concessioni demaniali marittime sembra ormai non esserci più dubbio. Il tema [era stato approfondito già lo scorso ottobre dall'avvocato Francesco Munari](#) e pochi giorni fa [è stata pronunciata dal Consiglio di Stato una sentenza \(la n.07837/2020\)](#) che conferma l'orientamento già espresso nella pronuncia n.688 del 2017. In quel caso era stato stabilito dai giudici come non sussista l'obbligo di legge di procedere all'affidamento delle concessioni demaniali marittime nelle forme tipiche della procedura ad evidenza pubblica prevista per i contratti d'appalto della pubblica amministrazione (perché, di fatto, la domanda perviene dal mercato privato).

La questione da affrontare ai fini della disamina dell'appello principale era se il Comune di Piombino, per la concessione delle aree demaniali marittime in parola, avrebbe dovuto indire una procedura competitiva sulla scorta del modello applicabile agli appalti pubblici. I giudici del Consiglio di Stato senza indugi scrivono che “il modello procedimentale è quello del Codice della Navigazione (art. 37, in combinato disposto con art. 18 del suo Regolamento) e non il Codice Appalti”.

Richiamando appunto la sentenza n. 688/2017 ricordano che questa “ha affermato che non sussiste un obbligo di legge di procedere all'affidamento delle concessioni demaniali marittime nelle forme tipiche della procedura a evidenza pubblica prevista per i contratti d'appalto della pubblica amministrazione, e che l'applicabilità del principio della previa definizione dei criteri di valutazione delle offerte alla stessa materia, perché avente a oggetto beni demaniali economicamente contendibili (Cons. Stato, Ad. plen., 25 febbraio 2013, n. 5), va valutata alla luce della norma speciale di cui all'art. 37 del Codice della navigazione, che non la prevede”.

L'assenza di un obbligo per l'amministrazione di indire una tipica procedura a evidenza pubblica risiede “nella fondamentale circostanza che l'art. 37 del Codice della navigazione contempla l'ipotesi di una domanda che perviene dal mercato privato, al contrario dell'ipotesi tipica dei contratti pubblici, in cui è invece l'amministrazione a rivolgersi a quest'ultimo”.

Il Consiglio di Stato conferma quindi che “gli obblighi di trasparenza, imparzialità e rispetto della par condicio imposti all'amministrazione, anche a livello europeo, sono soddisfatti da un efficace ed effettivo meccanismo pubblicitario preventivo sulle concessioni in scadenza, in vista del loro

rinnovo in favore del miglior offerente, e ciò all'evidente fine di stimolare il confronto concorrenziale tra più aspiranti; e da un accresciuto onere istruttorio in ambito procedimentale, nonché motivazionale in sede di provvedimento finale, da parte delle amministrazioni concedenti, rivelatore degli incombenzi adempiuti dalla amministrazione ai fini di rendere effettivo il confronto delle istanze in comparazione (e quindi anche sul piano degli adempimenti pubblicitari preventivi), e da cui emergano in modo chiaro, alla luce delle emergenze istruttorie, le ragioni ultime della opzione operata in favore del concessionario prescelto, in applicazione del criterio-guida della più proficua utilizzazione del bene per finalità di pubblico interesse”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, December 30th, 2020 at 11:45 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.