



Sommario

PREMESSE	3
DATI DI SINTESI DELL’AFFIDAMENTO	3
SEZIONE A - NORMATIVA DI RIFERIMENTO	3
SEZIONE B - AREE DEMANIALI PORTUALI ED EXTRA-PORTUALI DEL COMUNE DI COMO	8
SEZIONE C - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO	10
SEZIONE D - VALUTAZIONE DI IPOTESI DI PIANO ECONOMICO GESTIONE SINO ALLA VALIDITA’ CONCESSIONE CON REGIONE LOMBARDIA	11
SEZIONE E - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA E MOTIVAZIONE COMPARATIVA.....	15
SEZIONE F - MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA	17
A) GESTIONE ATTRAVERSO L’AFFIDAMENTO A OPERATORI DEL MERCATO CON PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA E/O AFFIDAMENTO A SOCIETÀ MISTA (ART. 14, COMMA 1, LETT. A e B, D.LGS 201/2022).....	18
B) GESTIONE DIRETTA DA PARTE DELL’ENTE (ART. 14, COMMA 1, LETT. D, D.LGS 201/2022).....	19
C) GESTIONE ATTRAVERSO L’AFFIDAMENTO DIRETTO IN HOUSE (ART. 14, COMMA 1, LETT. C, D.LGS 201/2022).....	19

PREMESSE

La relazione ex art. 14 del D.lgs. 201/2022 è il documento che l'ente locale o l'ente competente deve predisporre prima dell'affidamento di un servizio pubblico locale di rilevanza economica, per giustificare la scelta della specifica forma di gestione. In essa, si motivano le ragioni di tale scelta, si illustrano gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, e si documentano i requisiti previsti dalla normativa Europea per la forma di affidamento prescelta. Questa relazione deve essere pubblicata sul sito istituzionale dell'ente e trasmessa all'ANAC per la pubblicazione sul proprio portale telematico.

In ottemperanza, dunque, a quanto previsto dall'articolo 14, comma 3, del Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, si redige la presente relazione al fine di illustrare le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione Europea per la forma di affidamento prescelta per la gestione dei porti lacuali regionali siti nel territorio del Comune di Como, nonché gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche.

DATI DI SINTESI DELL'AFFIDAMENTO

INFORMAZIONI DI SINTESI	
<u>Oggetto dell'affidamento</u>	Servizio di gestione dei porti lacuali regionali nel Comune di Como (Porto Marina, Porto Marina 2, Porto di Sant'Agostino, Porto di Tavernola, Approdo di Villa Olmo)
<u>Ente affidante</u>	Comune di Como C.F. 80005370137 e P.IVA 00417480134
<u>Tipo di affidamento</u>	Affidamento in house
<u>Modalità di affidamento</u>	Affidamento diretto a società in house providing (Como Servizi Urbani S.r.l.)
<u>Durata del contratto</u>	scadenza al 31 dicembre 2030
<u>Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo</u>	Nuovo affidamento, in vista della scadenza del precedente accordo quadro al 31.12.2025
<u>Territorio interessato dal servizio</u>	Territorio del Comune di Como

SEZIONE A - NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La scelta della modalità di gestione del servizio e la redazione della presente relazione trovano fondamento nel quadro normativo nazionale e regionale di seguito delineato.

Nella presente sezione saranno analizzate le normative nazionali e regionali in tema di gestione dei porti lacuali, anche al fine di verificare la qualificazione di servizio pubblico di quanto oggetto della presente. A tale fine è altresì necessario ancor prima verificare la natura dei porti lacuali e la loro disciplina.

1.1. Normativa Nazionale sul demanio lacuale

I porti lacuali rientrano nel demanio idrico. La norma di riferimento in materia di individuazione ed assoggettamento al regime demaniale dei beni del demanio idrico è il Codice Civile: l'art. 822 dispone che *"Appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico [...] i fiumi, i torrenti, i laghi e le altre acque definite pubbliche dalle leggi in materia [...]"*.

La "legge in materia" è stata, fino al 1999, il T.U. 11 dicembre 1933, n. 1775 *"Approvazione del Testo Unico delle disposizioni di legge sulle acque e sugli impianti elettrici"* che all'articolo 1 disponeva *"Sono pubbliche tutte le acque sorgenti, fluenti e lacuali, anche se artificialmente estratte dal sottosuolo, sistemate o incrementate, le quali, considerate sia isolatamente per la loro portata e per l'ampiezza del rispettivo bacino idrografico al quale appartengono, abbiano od acquistino attitudine ad usi di pubblico e generale interesse"*. La disposizione poneva come requisito ai fini della demanialità che le acque avessero già o acquistassero l'attitudine ad *"usi di pubblico e generale interesse"*. Tale definizione, già molto ampia di attribuzione alla proprietà pubblica (demaniale) delle acque, lasciava comunque aperta la possibilità dell'esistenza del dominio privato sulle acque qualora non fosse possibile accertare da parte della P.A. la sussistenza del requisito anzidetto.

In applicazione di tale normativa lo Stato ha iscritto in appositi elenchi le acque ritenute pubbliche sulla base dei requisiti di cui sopra. È interpretazione consolidata della giurisprudenza che gli elenchi delle acque pubbliche non facevano che constatare uno stato giuridico già esistente: l'acqua era da considerarsi pubblica non in ragione dell'iscrizione negli elenchi, ma proprio per le sue insite caratteristiche e qualità che erano meramente *"accertate"* dalla P.A.. L'iscrizione negli elenchi aveva quindi natura *"dichiarativa"* di uno status giuridico posseduto ab origine dall'acqua. Tale procedimento lasciava aperta la possibilità di ricorrere avverso l'iscrizione, al fine di accertare e dichiarare caso per caso il carattere privato dell'acqua.

L'art. 1 del T.U. 1775/1933 è stato abrogato dal D.P.R. 18 febbraio 1999, n. 238, Regolamento recante norme per l'attuazione di talune disposizioni della legge 5 gennaio 1994, n. 36 *"Disposizioni in materia di risorse idriche"*, che sanciva *"Appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico tutte le acque sotterranee e le acque superficiali, anche raccolte in invasi o cisterne"*.

Quest'ultima disposizione è stata successivamente superata dall'articolo 144 del d.lgs 3 aprile 2006, n. 152 *"Norme in materia ambientale"* che al comma 1 dispone: *"Tutte le acque superficiali e sotterranee, ancorché non estratte dal sottosuolo, appartengono al demanio dello Stato"*.

Quest'ultima disposizione è quindi l'attuale *"legge in materia"* a cui rimanda l'articolo 822 del Codice Civile.

In sintesi, è pertanto possibile affermare che appartengono al demanio dello Stato i fiumi, i torrenti, i laghi e tutte le acque superficiali e sotterranee ancorché non estratte dal sottosuolo. In tale complesso di beni costituenti la demanialità idrica sono, ovviamente, comprese anche tutte le acque già dichiarate pubbliche (demaniali) ai sensi della previgente disciplina ed iscritte negli appositi elenchi emanati fino al 1994.

Chiarito che le acque (tutte, non più solo quelle iscritte negli elenchi) appartengono al demanio dello Stato occorre definire l'estensione del complesso delle pertinenze dell'acqua demaniale, anch'esse demaniali. È pacifico che i laghi si compongono oltre che della massa liquida, anche dell'alveo o delle spiagge per le acque lacuali ed il tutto forma il complesso della demanialità idrica.

Il Decreto Legislativo 28 maggio 2010, n. 85, recante *"Attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'articolo 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42"* per l'attuazione del cosiddetto *"federalismo demaniale"* prevede il trasferimento del demanio lacuale, quale parte del più ampio demanio idrico, dallo Stato alle Regioni. Questo processo ha previsto il trasferimento di diverse categorie di beni pubblici, inclusi quelli del demanio idrico, agli enti territoriali.

L'articolo 5, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 85/2010 individua tra i beni da trasferire *"i beni appartenenti al demanio idrico e relative pertinenze, nonché le opere idrauliche e di bonifica di competenza statale, come definiti dagli articoli 822, 942, 945, 946 e 947 del codice civile e dalle leggi speciali di settore"*.

L'articolo 4 del D.Lgs. n. 85/2010 chiarisce che i beni appartenenti al demanio idrico, una volta trasferiti, restano assoggettati al regime demaniale stabilito dal Codice Civile e dalle altre normative di settore. Ciò significa che i beni del demanio lacuale sarebbero entrati a far parte del demanio regionale, mantenendo la loro natura pubblica e inalienabile, e non del patrimonio disponibile dell'ente.

Tuttavia, ad oggi non risulta siano stati adottati i decreti attuativi volti a trasferire formalmente i beni al demanio regionale, ma resta la circostanza che, anche in assenza del trasferimento della proprietà dei beni del demanio, se ne è disposto il trasferimento delle relative funzioni gestionali. Già il Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112, all'articolo 86, aveva conferito, infatti, alle Regioni la gestione dell'intero demanio idrico, indipendentemente dalla titolarità dei beni.

1.2. La Normativa Regionale sulla Gestione del Demanio Lacuale

La gestione delle acque demaniali e più specificatamente dei porti lacuali che appartengono al demanio lacuale della Regione Lombardia è disciplinata da una normativa regionale che costituisce *lex specialis* e che è fondamentale per comprendere la natura del servizio e la logica della gestione.

In particolare, in ottemperanza a quanto previsto dal D.lgs. n. 112/98, già citato al paragrafo precedente, l'art. 6 della Legge Regionale 04 aprile 2012 n. 6 (ex. l.r. n. 22/98), al comma 4, prevede che: *“sono conferite ai comuni, che le esercitano in conformità alla disciplina di cui all'articolo 48, le funzioni e i compiti concernenti:*

- a) *il rilascio delle concessioni per l'utilizzo del demanio lacuale e dei relativi porti interni, ivi inclusi l'accertamento e la riscossione di canoni ed indennizzi, la vigilanza, la tutela e la difesa amministrativa e giudiziale delle aree da violazioni ed abusi, la rimozione di occupazioni abusive, relitti e rifiuti, la manutenzione delle strutture per la navigazione e la fruizione del demanio;*
- b) *[omissis];*
- c) *il rilascio delle autorizzazioni, in accordo con le autorità competenti e gli enti interessati, per le manifestazioni nautiche di interesse comunale e gli spettacoli pirotecnici ed altri analoghi, ai sensi dell'art. 91 del d.p.r. 631/1949”.*

L'art. 49 (Porti lacuali) della Legge Regionale 04 aprile 2012 n. 6, inoltre, è norma pilastro del sistema, secondo la quale *“I comuni e le autorità di bacino lacuale riconosciuti ai sensi dell'articolo 48 gestiscono i porti lacuali, salvo che, in applicazione del principio di sussidiarietà orizzontale, non sia identificabile, nell'ambito dell'iniziativa privata, la capacità di perseguire egualmente gli obiettivi di interesse generale sotto il profilo del miglioramento dei livelli occupazionali e dello sviluppo turistico o ambientale o paesaggistico o culturale dell'area, relativi all'esercizio dell'attività portuale. Nel caso in cui i comuni o le autorità di bacino lacuale decidano di gestire direttamente tali porti lacuali, possono essere esentati dal pagamento del canone, purché si impegnino, con oneri integralmente a loro carico, alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei porti stessi e al rispetto delle direttive regionali in proposito. Con convenzione tra la Regione e i comuni o le autorità di bacino lacuale sono definiti i canoni d'uso dei posti barca riscossi dall'ente e modulati sulla base dei servizi effettivamente svolti. Gli introiti dovranno comunque sempre essere reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali. I comuni e le autorità di bacino lacuale possono affidare la gestione ad aziende da essi dipendenti nelle forme previste dalla normativa vigente in materia di ordinamento delle autonomie locali”.*

Di particolare importanza, nell'ambito di tale ultima disposizione, la previsione che i Comuni gestiscono i porti lacuali e, qualora decidano per la gestione diretta, possono essere esonerati dal pagamento del canone demaniale a fronte dell'impegno alla manutenzione ordinaria e straordinaria; gli introiti derivanti dalle concessioni demaniali lacuali dovranno comunque sempre essere reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali; si prevede poi che i comuni e le autorità di bacino lacuale possono affidare la gestione ad aziende da essi dipendenti nelle forme previste dalla normativa vigente in materia di ordinamento delle autonomie locali.

Va infine ricordato il Regolamento Regionale 27 ottobre 2015, n. 9: In attuazione della L.R. 6/2012, questo fornisce il quadro operativo per la gestione del demanio della navigazione interna e dei porti lacuali.

L'art. 3 del citato regolamento conferma che fra i beni che costituiscono il demanio lacuale sono inclusi:

- Laghi e spiagge;
- Porti.

Il regolamento definisce l'autorità demaniale e l'autorità portuale come i soggetti (autorità di bacino o comuni) che esercitano le funzioni amministrative di gestione, rispettivamente, del demanio extraportuale e degli ambiti portuali (cfr. art. del Reg. 9/2015

Di particolare rilievo è, inoltre, l'articolo 16, che *“indica le finalità della valorizzazione del demanio e le modalità di attuazione della relativa programmazione”.* Questo regolamento, quindi, non si limita a disciplinare la mera gestione conservativa, ma impone un obiettivo proattivo di *“valorizzazione”* del bene pubblico, orientando l'azione del gestore verso il miglioramento qualitativo e funzionale delle infrastrutture.

1.3 Sui Servizi Pubblici in generale e sulla qualificazione di Servizio Pubblico della gestione dei Porti lacuali

Sul lato dei servizi pubblici, richiamate sin da ora le norme di cui al D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 (e modifiche) che trattano della devoluzione alle Regioni e agli enti locali delle funzioni amministrative, compresa quella di gestione dei servizi pubblici di interesse regionale e locale, la nozione di servizio pubblico locale e la relativa disciplina hanno subito una significativa evoluzione normativa, culminata con l'adozione del Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, recante il *"Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica"*, che ha riordinato la disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. Questo testo normativo rappresenta oggi il principale punto di riferimento nazionale in materia, rappresentando il suo riordino.

Tale decreto ha superato la frammentarietà precedente, abrogando, tra le altre, le disposizioni dell'art. 23-bis del D.L. 112/2008, già oggetto di abrogazione referendaria nel 2011.

A seguito del referendum, la giurisprudenza costituzionale (Sent. n. 199/2012) e amministrativa ha chiarito che l'ordinamento non impone una preferenza assoluta per il ricorso al mercato, ma pone i diversi modelli gestionali (mercato, partenariato, in house) su un piano di pari dignità, rimettendo la scelta alla discrezionalità dell'ente locale, purché adeguatamente motivata.

Le disposizioni del D.lgs. 201/2022 di maggior rilievo per la presente analisi sono:

- Art. 2, lett. c), che definisce i «servizi pubblici locali di rilevanza economica» come quei servizi, erogati dietro corrispettivo, che "non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza";
- Art. 3, che enuncia i principi generali di concorrenza, sussidiarietà, efficienza, efficacia, sviluppo sostenibile e trasparenza che devono guidare l'istituzione e la gestione dei servizi pubblici locali;
- Art. 14, che disciplina la "Scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale". Il comma 1 elenca le modalità di gestione, tra cui l'affidamento a società in house (lett. c). Il comma 2 impone all'ente locale di tenere conto, nella scelta, di una pluralità di fattori tecnici, economici e qualitativi, nonché dei risultati della gestione precedente. Il comma 3 impone la redazione di un'apposita relazione che dia conto degli esiti di tale valutazione e motivi la scelta operata;
- Art. 17, che disciplina specificamente l'affidamento a società in house, richiamando il D.lgs. n. 175/2016 (Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica - TUSP). Per gli affidamenti di valore superiore alla soglia Europea, impone una "qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato" e dei benefici per la collettività.

Ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera c), del D.Lgs. n. 201/2022, per servizi pubblici locali di rilevanza economica si intendono dunque i «servizi di interesse economico generale di livello locale» o «servizi pubblici locali di rilevanza economica» che sono erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o che gli enti locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale.

Da quanto sopra emergono due caratteristiche fondamentali che distinguono tali servizi dalle attività puramente economiche:

- La necessità di un intervento pubblico: Si tratta di servizi che, pur avendo una potenziale valenza economica, non verrebbero prestati dagli operatori di mercato o, se lo fossero, ciò avverrebbe a condizioni diverse e meno vantaggiose per la collettività in termini di accessibilità, continuità, qualità e sicurezza;
- La finalità di interesse generale: Tali servizi sono finalizzati, per previsione di legge o per scelta dell'ente locale, a soddisfare i bisogni delle comunità locali, con l'obiettivo di garantire uno sviluppo omogeneo e la coesione sociale sul territorio.

Invero, le caratteristiche di un servizio pubblico locale sono definite da una combinazione di elementi finalistici, qualitativi e organizzativi, delineati principalmente dal Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 e tali caratteristiche, come sopra anticipato, distinguono questi servizi dalle attività puramente economiche svolte sul libero mercato.

La caratteristica fondamentale di un servizio pubblico locale risiede nel suo scopo e nella ragione stessa del suo esistere. La normativa e la giurisprudenza contabile hanno identificato due aspetti principali che ne giustificano l'istituzione e la regolamentazione.

Soddisfacimento di Bisogni Essenziali della Comunità: Il servizio deve essere ritenuto necessario per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali. L'obiettivo ultimo non è il profitto, ma garantire "l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale". Questa finalità è un elemento qualificante che orienta tutte le fasi di organizzazione, gestione ed erogazione del servizio.

Sussidiarietà rispetto al Mercato (c.d. "Market Failure"): L'intervento pubblico è legittimato dal fatto che il servizio, pur avendo una potenziale natura economica, non verrebbe svolto dal mercato o verrebbe svolto a condizioni diverse e meno vantaggiose per la collettività.

Il D.Lgs. n. 201/2022, all'articolo 10, formalizza questo principio stabilendo che gli enti locali possono istituire nuovi servizi solo dopo un'istruttoria che dimostri l'inidoneità del libero mercato o dell'iniziativa privata a garantire il soddisfacimento dei bisogni della comunità.

L'erogazione di un servizio pubblico locale non è discrezionale, ma deve conformarsi a una serie di principi e standard qualitativi previsti dalla legge, che ne costituiscono le caratteristiche operative.

Principi Generali: L'articolo 3 del D.Lgs. n. 201/2022 elenca i principi che devono governare l'istituzione, la regolazione e la gestione dei servizi pubblici locali. Tra questi figurano:

- Concorrenza, sussidiarietà ed efficienza nella gestione
- Efficacia nella soddisfazione dei bisogni dei cittadini
- Sviluppo sostenibile
- Produzione di servizi quantitativamente e qualitativamente adeguati
- Applicazione di tariffe orientate a costi efficienti
- Trasparenza sulle scelte e sui risultati della gestione

Standard di Erogazione: Il servizio deve essere prestato garantendo specifiche condizioni come ribadito dalla definizione stessa di servizio pubblico locale e tali condizioni includono:

Accessibilità fisica ed economica: Il servizio deve essere raggiungibile e a costi sostenibili per la generalità degli utenti

Continuità: L'erogazione deve essere regolare e senza interruzioni ingiustificate

Non discriminazione: L'accesso al servizio deve essere garantito a tutti gli utenti a parità di condizioni

Qualità e sicurezza: Il servizio deve rispettare standard qualitativi e di sicurezza predefiniti e verificabili

Modalità di Gestione Tipizzate: La gestione del servizio non è libera, ma deve avvenire secondo una delle modalità tassativamente previste dall'articolo 14 del D.Lgs. n. 201/2022: affidamento tramite gara pubblica, società mista, società in house o, per i servizi non a rete, gestione in economia o tramite azienda speciale Cit. 1Cit. 5. Già in passato, la giurisprudenza aveva chiarito che la gestione dei servizi di rilevanza economica non poteva avvenire tramite la struttura ordinaria dell'ente, ma richiedeva modelli organizzativi specifici

Ai fini dell'ultimo punto, peraltro, si segnala altresì l'Art. 5 del D.lgs. 175/2016 (TUSP) che, richiamato dal citato art. 17 del D.lgs. 201/2022, stabilisce i requisiti per l'affidamento in house, tra cui il "controllo analogo" e lo svolgimento della "parte più rilevante" dell'attività con l'ente controllante.

Ciò premesso in generale in tema di servizi pubblici, con specifico riferimento al demanio lacuale ed alla sua classificazione di servizio pubblico, deve osservarsi che il demanio lacuale è di regola adibito a soddisfare bisogni collettivi o di pubblico interesse legati all'uso delle acque a fini di navigazione commerciale e turistica, nonché alla balneazione, la pesca e ad altre attività collegate alle acque. Sono da tutelare in particolare la libertà delle rotte per ogni tipo di navigazione, l'approdo, l'ormeggio anche solo temporaneo, il transito e l'accesso all'acqua, la balneazione ed ogni altra attività di generale interesse collegata alla fruizione delle acque e della loro superficie (in questo senso peraltro il Regolamento Comunale per la valorizzazione e promozione del demanio lacuale – Autorità Demaniale di Como).

Tanto è vero che sin dal R.D. n. 1895, n. 726, l'ordinamento ha regolamentato la gestione delle concessioni concernenti i laghi pubblici e delle relative pertinenze.

Disciplina che oggi è rappresentata dal già citato art. 6 della Legge Regionale 04 aprile 2012 n. 6 (ex. l.r. n. 22/98) che devolve la competenza in materia ai Comuni.

Il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 6488 del 2012, ha qualificato il porto turistico come opera pubblica e la gestione di un porto turistico come un "servizio pubblico locale di rilevanza economica".

Il Consiglio di Stato, Sez. IV, 22 marzo 2021, n. 2426, ha affrontato la distinzione tra concessione di pubblico servizio e appalto di servizi nel contesto portuale, riconoscendo che l'affidamento della gestione dell'area portuale può assumere la forma della concessione di pubblico servizio (con assunzione del rischio da parte del concessionario).

Invero, la gestione dell'area portuale, in quanto bene del demanio, è intrinsecamente un'attività di interesse pubblico. Il Consiglio di Stato ha affermato che la gestione diretta da parte dell'ente titolare del bene demaniale costituisce la modalità principale per garantire l'uso generale da parte della collettività, che è la regola, mentre la concessione a privati per un uso esclusivo è l'eccezione.

Peraltro, la natura di servizio pubblico della gestione dei porti lacuali discende direttamente dalla Legge Regionale 04 aprile 2012 n. 6 e segnatamente dal relativo, già citato, art. 49, il quale espressamente prevede, come dato conto, che "I comuni e le autorità di bacino lacuale riconosciuti ai sensi dell'articolo 48 gestiscono i porti lacuali, salvo che, in applicazione del principio di sussidiarietà orizzontale, non sia identificabile, nell'ambito dell'iniziativa privata, la capacità di perseguire egualmente gli obiettivi di interesse generale sotto il profilo del miglioramento dei livelli occupazionali e dello sviluppo turistico o ambientale o paesaggistico o culturale dell'area, relativi all'esercizio dell'attività portuale [...]".

SEZIONE B - AREE DEMANIALI PORTUALI ED EXTRA-PORTUALI DEL COMUNE DI COMO

Proprietà aree

Le aree demaniali lacuali non sono di proprietà del Comune di Como, ma in ragione ed in attuazione della citata normativa regionale, la gestione in capo al Comune è regolata da apposite convenzioni con la Regione Lombardia:

- **Convenzione del 2002:** Con durata trentennale (fino al 2032), ha concesso al Comune di Como la gestione dei principali porti, esonerandolo dal canone e ponendo a suo carico tutti gli oneri di manutenzione. Prevedeva sin dall'origine l'affidamento della gestione a Como Servizi Urbani S.p.A. (ora Como Servizi Urbani S.r.l.);
- **Convenzione del 2006:** Ha esteso il medesimo regime all'ampliamento del Porto Marina, confermando il modello gestionale.

Delimitazione area extra-portuale e portuale

Le aree demaniali lacuali extra-portuali sono tutte quelle in acqua e a terra comprese tra la punta di Villa Olmo (sulla sponda occidentale) e la punta di Geno (sulla sponda orientale) sino al confine rispettivamente con i comuni di Cernobbio e Blevio, ad eccezione dell'area portuale di Tavernola. Appartengono al demanio extra-portuale anche tutte le aree a terra a sud delle rispettive punte.

Le aree demaniali portuali sono tutte le aree in acqua comprese nella zona a sud delle punte di Olmo e Geno oltre all'area portuale di Tavernola.

Definizione ed individuazione dei porti nel Comune di Como

All'interno dell'area portuale troviamo le strutture portuali propriamente dette, intese come un insieme di strutture fisse e mobili destinate all'ormeggio delle unità di navigazione. Nel Comune di Como le strutture di ormeggio di cui sopra sono così individuate (dati tratti dal sito istituzionale di CSU Srl in data 10 marzo 2025):

- Porto Marina: 195 ormeggi - canone di ormeggio: Euro 78,00 al mq. (minimo 10 mq.);
- Porto Marina 2: 104 ormeggi - canone di ormeggio: Euro 78,00 al mq. (minimo 10 mq.);

- Porto di Sant'Agostino: 36 ormeggi in acqua, 36 ormeggi sulle gradinate - canone di ormeggio: Euro 59,00 al mq. in acqua (minimo 10 mq), Euro 26,00 al mq. sulle gradinate (minimo 10 mq.);
- Porto di Tavernola: 34 ormeggi - canone di ormeggio Euro 33,00 al mq. (minimo 10 mq.);
- Approdo di Villa Olmo: 09 ormeggi sulle gradinate - canone di ormeggio Euro 20,00 al mq. (minimo 10 mq.).

Tali aree e strutture sono appartenenti al demanio di Regione Lombardia.

Come anticipato, il Comune di Como, avvalendosi di quanto previsto dall'art. 49, comma 1, secondo periodo e successivi, della Legge regionale 4 aprile 2012 n. 6, ha scelto la gestione diretta di tali strutture, affidando la gestione operativa alla società partecipata a capitale interamente pubblico, oggi Como Servizi Urbani S.r.l.

Tale gestione è disciplinata da apposita convenzione sottoscritta tra il Comune di Como e Regione Lombardia in data 07 aprile 2002, per una durata di n. 30 (trenta) anni, con decorrenza dal 08 aprile 2002 e scadenza al 07 aprile 2032.

Sulla base di quanto previsto dalla citata convenzione nonché dalla richiamata normativa regionale, il Comune, avendo scelto la gestione diretta delle strutture portuali, tramite la CSU, incassa interamente i canoni degli ormeggi con l'obbligo tuttavia di reinvestire tutte le somme nella manutenzione ordinaria, straordinaria, miglioramento ed ampliamento delle stesse (cfr. a titolo esemplificativo ampliamento del Porto Marina, riqualificazione in atto del porto di S. Agostino, dragaggio dell'area di S. Agostino...).

La gestione degli ormeggi (assegnazione, bandi, manutenzione, canoni...) all'interno delle strutture portuali da parte di CSU è disciplinata da apposito regolamento approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 17 del 25 marzo 2002, modificato con delibera Consiglio Comunale n. 41 del 30 giugno 2014.

L'analisi dei bilanci forniti e depositati dall'attuale concessionaria con riferimento alla sola gestione dei porti presenta situazioni economico/finanziarie di sostanziale pareggio, nei vari esercizi cumulati, tra costi e ricavi, e il valore di utile di esercizio, ove presente, si rileva marginale e ben al di sotto della redditività richiesta dal mercato (almeno non inferiore al valore di un BTP a 10y, oggi rilevato al 3,378%). L'**assenza di scopo di lucro in senso stretto** per le società in house, che sono primariamente costituite per perseguire **fini istituzionali** dell'ente pubblico (produzione di servizi di interesse generale) e non per massimizzare il profitto da distribuire ai soci, comportano che qualsiasi risultato economico positivo (utile) deve quindi essere orientato al **miglioramento del servizio** o alla **copertura dei costi futuri** di gestione e investimento, tendono nuovamente a sostenere tali ipotesi operativa.

Si riportano i principali valori di bilancio rilevabili per la società CSU con riferimento alla sola gestione dei porti:

Descrizione	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
BILANCIO CONSUNTIVO (FORMATO CEE) (EURO)									
Fatturato netto	320.558,68	325.936,17	319.741,28	320.780,80	293.538,14	282.209,60	315.257,08	326.551,43	378.184,94
Altri ricavi	3.758,91	1.926,69	1.401,48	9.431,57	132.708,59	167.226,05	129.545,97	172.670,82	266.365,06
TOTALE RICAVI ((A) + [B])	324.317,59	327.862,86	321.142,76	330.212,37	426.246,73	449.435,65	444.803,05	499.222,25	644.550,00
Costi operativi diretti	-274.464,26	-283.604,60	-284.991,50	-335.403,20	-400.715,30	-420.718,59	-432.564,35	-480.542,14	-629.728,35
Costi per acquisti	-6.311,15	-10.701,47	-7.895,38	-3.639,65	-11.538,56	-7.123,03	-29.870,80	-4.422,30	-1.925,47
Servizi	-33.022,28	-32.578,79	-45.940,16	-182.944,54	-158.207,11	-87.924,39	-60.476,21	-70.433,71	-127.177,26
Godimento beni di terzi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-14.000,00	0,00	0,00	0,00
Personale	-50.374,06	-50.256,56	-51.322,87	-54.951,67	-52.650,71	-49.060,60	-51.284,69	-69.037,61	-77.359,31
Ammortamenti	-56.381,23	-55.489,89	-55.280,83	-55.967,98	-54.902,62	-55.027,51	-164.968,04	-220.690,56	-278.665,35
Spese generali dirette	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Altri oneri di gestione	-36.646,29	-37.680,35	-35.801,62	-37.899,36	-51.920,68	-54.805,79	-47.766,67	-40.054,43	-29.655,27
Variaz. rim. mat. prime suss. di cons. e merci	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Accantonamenti	-91.729,25	-96.897,54	-88.750,64	0,00	-71.495,62	-152.777,27	-78.197,94	-75.903,53	-114.945,69
TOTALE COSTI ((D))	-274.464,27	-283.604,60	-284.991,51	-335.403,21	-400.715,30	-420.718,59	-432.564,36	-480.542,15	-629.728,36
Differenza valori produzione ((C)+[E])	49.853,32	44.258,26	36.151,25	-5.190,84	25.531,43	28.717,06	12.238,69	18.680,10	14.821,64
Proventi finanziari	0,00	4,25	0,00	156,57	0,00	4,59	415,38	505,28	0,00
Oneri finanziari	-7.284,32	-4.131,76	-842,21	0,14	0,00	0,00	-31,39	0,00	0,00
Differenza tra proventi ed oneri finanz. ((F)+[G])	-7.284,32	-4.127,51	-842,21	156,71	0,00	4,59	383,99	505,28	0,00
Utile lordo ((DVP)+[DPO])	42.569,00	40.130,75	35.309,04	-5.034,13	25.531,43	28.721,65	12.622,68	19.185,38	14.821,64
Imposte sull'esercizio	-42.569,00	-40.130,75	-35.309,04	0,00	-25.531,43	-28.721,65	-12.622,68	-19.185,38	-14.821,64
Utile/Perdita d'esercizio ((UL)+[H])	0,00	0,00	0,00	-5.034,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fermo quanto sopra, deve sin da ora darsi atto che il quadro normativo speciale e gli obblighi convenzionali in essere fra Comune di Como e Regione crea un modello di gestione non orientato al profitto, ma alla conservazione e, soprattutto, alla valorizzazione del bene pubblico, elemento centrale nella motivazione della scelta di individuare il modello gestorio oggetto della presente relazione.

SEZIONE C - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO

Il servizio oggetto di affidamento consiste nella gestione integrata delle infrastrutture portuali lacuali del demanio regionale in concessione al Comune di Como, qualificato come servizio pubblico locale a rilevanza economica. Le attività includono in generale l'assegnazione e gestione degli ormeggi, la riscossione dei canoni, la manutenzione ordinaria e straordinaria, la vigilanza e la realizzazione di opere di miglioramento.

L'odierno servizio affidato oggi a CSU Srl ed oggetto della presente relazione è complesso e riguarda la gestione, manutenzione (ordinaria e straordinaria), e realizzazione di innovazioni/ampliamenti delle strutture portuali (come Porto Marina, Porto Marina 2, Sant'Agostino, Tavernola, ecc.). Le funzioni operative principali includono:

- **Procedure Amministrative e Riscossione:** Espletamento delle procedure di assegnazione dei posti di ormeggio (inclusa la predisposizione dei bandi) e l'incasso dei relativi proventi/canoni.
- **Manutenzione e Investimenti:** Manutenzione ordinaria e straordinaria, miglioramento e addizione delle strutture.
- **Sorveglianza e Controllo:** Servizio di sorveglianza e controllo amministrativo sulla regolarità degli ormeggi e del versamento dei canoni.
- **Gestione Operativa:** Pagamento delle spese di gestione (personale, forniture come acqua ed energia elettrica) e stipulazione di polizze assicurative.

Nell'ambito di tali attività, gli obblighi di servizio pubblico, che devono essere rispettati, derivano sia dai principi generali (egualianza, continuità, efficienza, trasparenza), sia, in modo preponderante, dagli specifici vincoli imposti dalla normativa regionale e dalle convenzioni in essere con la Regione Lombardia.

Questi si configurano come:

Obbligo di Manutenzione Integrale: Il gestore del servizio deve farsi carico di ogni onere di manutenzione, ordinaria e straordinaria, assicurando la piena funzionalità e recettività delle strutture.

Obbligo di Reinvestimento Totale: Tutti i proventi derivanti dai canoni d'uso devono essere reinvestiti nella gestione e nel miglioramento delle infrastrutture portuali. Questo vincolo di destinazione esclude la possibilità di distribuire utili derivanti da tale attività, caratterizzando il servizio come un'attività a "ciclo chiuso".

Obbligo di Valorizzazione del Bene Pubblico: In linea con le finalità espresse dal Regolamento Regionale n. 9/2015, la gestione non deve essere meramente conservativa, ma deve perseguire attivamente la "valorizzazione del demanio". Ciò implica che il gestore deve attuare una programmazione di interventi volti a incrementare il valore funzionale, economico e sociale delle infrastrutture portuali, a beneficio della collettività e degli utenti.

Obiettivi da Realizzare

Secondo l'attuale Contratto di Servizio/Disciplinare Tecnico-Economico, gli obiettivi primari che il gestore *in house*, deve raggiungere, sono:

- Garantire l'assoluta **continuità** dei servizi e un **elevato standard qualitativo**.
- Operare secondo criteri di **economicità, efficienza ed efficacia** e con la massima diligenza.
- Eseguire il servizio in conformità con la normativa vigente e le **direttive impartite dall'Amministrazione Comunale**.

SEZIONE D - VALUTAZIONE DI IPOTESI DI PIANO ECONOMICO GESTIONE SINO ALLA VALIDITA' CONCESSIONE CON REGIONE LOMBARDIA

Come si è dato conto, il Comune di Como, avvalendosi di quanto previsto dall'art. 49, comma 1, secondo periodo e successivi, della Legge regionale 4 aprile 2012 n. 6, ha in gestione i porti lacuali presenti sul territorio comunale in forza di apposita convenzione sottoscritta tra il Comune di Como e Regione Lombardia in data 07 aprile 2002, per una durata di n. 30 (trenta) anni, con decorrenza dal 07 aprile 2002 e scadenza al 07 aprile 2032.

Ogni valutazione di gestione, dunque, non può prescindere dalla circostanza che la stessa non può allo stato che prevedersi estensibile non oltre la scadenza della menzionata convenzione, non avendo il Comune allo stato la disponibilità giuridica dei porti oltre il 7 aprile 2032, ferma la previsione nel caso dell'odierno affidamento sino al 31 dicembre 2030.

Sulla base degli ultimi bilanci e documentazione resa disponibile, si è provveduto a formulare un'ipotesi di business plan. Il documento è stato redatto utilizzando, come base dati:

- i valori di bilancio degli ultimi esercizi forniti;
- le principali prassi ricorrenti sul mercato per la redazione dei piani economici finanziari come riportate nelle linee guida delle principali Autorità di settore (ANAC, MEF, RGS), facendo riferimento anche alle Linee Guida pubblicate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili in collaborazione con la Fondazione Nazionale dei Commercialisti ("Linee Guida per la redazione del Piano Economico Finanziario nelle procedure di Partenariato Pubblico Privato: aggiornamenti in base al nuovo codice e alla prassi recente"; Ed. 27.12.2023);
- i principi contenuti nel Manual on Government Deficit and Debt – Implementation of ESA 2010 (ED 2022) (di seguito "MGDD"), tenendo anche conto delle indicazioni riportate nel documento Eurostat "A guide to the Statistical Treatment of PPPs" (Ed 2016) (di seguito la "Guida Eurostat al Trattamento Statistico"), nei limiti in cui essi risultano coerenti ed applicabili all'operazione.

I principali valori ed indici sono:

- durata della concessione: n.5 anni (sino allo 31.12.2030)
- valore atteso dai ricavi per l'intera durata della concessione: € 2.551.616
- sommatoria costi di gestione e manutenzione per l'intera durata della concessione: € 2.535.967

Principali assumption per la definizione degli indici di analisi finanziaria:

- tasso free risk (Rf): 3,65% (utilizzato valore BTP decennale pubblicato da "Il Sole 24 Ore, ottobre 2025")
- equity risk premium (ERP): 6,79% (differenza tra il rendimento medio del mercato azionario e di un BTP a 10 anni, dato più recente disponibile pubblicamente risale al 1° luglio 2024);
- Beta unlevered: 0,73% (variazione attesa del titolo dell'impresa per ogni variazione di un punto percentuale del mercato, esprime il grado di rischio medio dell'impresa considerata rispetto al rischio medio di mercato, settore "Shipbuilding and Marine" fonte Demodaran gennaio 2025).

I valori di assumption assunti per la formulazione del PEF sono i seguenti:

	2026	2027	2028	2029	2030	TOTALE
TOTALE RICAVI	494.000 €	502.000 €	510.160 €	518.483 €	526.973 €	2.551.616 €
ricavi	400.000 €	408.000 €	416.160 €	424.483 €	432.973 €	2.081.616 €
altri ricavi (quota ammort. Per investim. Già effettua	94.000 €	94.000 €	94.000 €	94.000 €	94.000 €	470.000 €
						- €
TOTALE COSTI	490.000 €	498.400 €	506.968 €	515.707 €	524.622 €	2.535.697 €
costi di gestione	420.000 €	428.400 €	436.968 €	445.707 €	454.622 €	2.185.697 €
manutenzione	70.000 €	70.000 €	70.000 €	70.000 €	70.000 €	350.000 €
PROFITTO LORDO	4.000 €	3.600 €	3.192 €	2.776 €	2.351 €	15.919 €

Conto Economico

Anni	2026E		2027E		2028E		2029E		2030E	
	€'	% ricavi	€'	% ricavi	€'	% ricavi	€'	% ricavi	€'	% ricavi
(+) Ricavi dalle vendite e prestazioni	494.000	100,0%	502.000	100,0%	510.160	100,0%	518.483	100,0%	526.973	100,0%
(+/-) Variazione delle rimanenze prodotti finiti	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(+) Altri ricavi	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(+) Costi capitalizzati	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Valore della produzione operativa	494.000	100,0%	502.000	100,0%	510.160	100,0%	518.483	100,0%	526.973	100,0%
(-) Acquisti di merci	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(-) Acquisti di servizi	(490.000)	-99,2%	(498.400)	-99,3%	(506.968)	-99,4%	(515.707)	-99,5%	(524.622)	-99,6%
(-) Godimento beni di terzi	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(-) Oneri diversi di gestione	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(+/-) Variazione rimanenze materie prime	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Costi della produzione	(490.000)	-99,2%	(498.400)	-99,3%	(506.968)	-99,4%	(515.707)	-99,5%	(524.622)	-99,6%
VALORE AGGIUNTO	4.000	0,8%	3.600	0,7%	3.192	0,6%	2.776	0,5%	2.351	0,4%
(-) Costi del personale	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (MOL)	4.000	0,8%	3.600	0,7%	3.192	0,6%	2.776	0,5%	2.351	0,4%
(-) Ammortamenti	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(-) Accanton. e sval. attivo corrente	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	4.000	0,8%	3.600	0,7%	3.192	0,6%	2.776	0,5%	2.351	0,4%
(-) Oneri finanziari	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(+) Proventi finanziari	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Saldo gestione finanziaria	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(-) Altri costi non operativi	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(+) Altri ricavi e proventi non operativi	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Saldo altri ricavi e costi non operativi	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
RISULTATO PRIMA IMPOSTE	4.000	0,8%	3.600	0,7%	3.192	0,6%	2.776	0,5%	2.351	0,4%
(-) Imposte sul reddito	(1.116)	-0,2%	(1.004)	-0,2%	(891)	-0,2%	(775)	-0,1%	(656)	-0,1%
RISULTATO NETTO	2.884	0,6%	2.596	0,5%	2.301	0,5%	2.001	0,4%	1.695	0,3%

Rendiconto finanziario

Anni	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E
	€'	€'	€'	€'	€'
+/- Ebit	4.000	3.600	3.192	2.776	2.351
- Imposte figurative	(1.116)	(1.004)	(891)	(775)	(656)
+/- Nopat	2.884	2.596	2.301	2.001	1.695
+ Ammortamento Accantonamenti e Tfr	0	0	0	0	0
Flusso di cassa operativo lordo	2.884	2.596	2.301	2.001	1.695
+/- Clienti	0	0	0	0	0
+/- Rimanenze	0	0	0	0	0
+/- Fornitori	0	0	0	0	0
+/- Altre attività	0	(112)	(2)	(2)	(3)
+/- Altre passività	1.116	(1.116)	0	0	0
+/- Variazione fondi	0	0	0	0	0
Variazione CCN	1.116	(1.228)	(2)	(2)	(3)
Flusso di cassa della gestione corrente	4.000	1.368	2.299	1.999	1.693
+/- Investimenti / Disinvestimenti	0	0	0	0	0
Flusso di Cassa Operativo	4.000	1.368	2.299	1.999	1.693
+ Scudo fiscale del debito	0	0	0	0	0
+/- Proventi/Oneri straordinari	0	0	0	0	0
+/- Proventi/Oneri finanziari	0	0	0	0	0
+/- Partecipazioni e titoli	0	0	0	0	0
Flusso di Cassa al servizio del debito	4.000	1.368	2.299	1.999	1.693
+/- Utilizzo banche a breve	0	0	0	0	0
+ Accensione Mutuo	0	0	0	0	0
- Restituzione Mutuo	0	0	0	0	0
+/- Finanziamento soci	0	0	0	0	0
+/- Equity	250.000	0	0	0	0
- Canoni Leasing	0	0	0	0	0
+/- Altri crediti/debiti finanziari	0	0	0	0	0
Flusso di cassa per azionisti	254.000	1.368	2.299	1.999	1.693
- Dividendo distribuito	0	0	0	0	0
Flusso di cassa netto	254.000	1.368	2.299	1.999	1.693
Disponibilità liquide finali	254.000	255.368	257.667	259.666	261.359

ROE	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E
Risultato netto / Patrimonio netto	1,1%	1,0%	0,9%	0,8%	0,6%

Esprime la redditività complessiva dei mezzi propri investiti nell'azienda e fornisce un indicatore di confronto con investimenti alternativi

Chiave di lettura

Roe < 2%
2% < Roe < 6%
Roe > 6%

Significato

Risultato non soddisfacente
Risultato non esaltante
Risultato soddisfacente

ROI	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E
Risultato Operativo / Totale Attivo	1,6%	1,4%	1,2%	1,1%	0,9%

Esprime il rendimento della gestione tipica dell'azienda, in base alle risorse finanziarie raccolte a titolo di debito o di capitale di rischio

Chiave di lettura

Roi < 7%
7% < Roi < 15%
Roi > 15%

Significato

Risultato non soddisfacente
Risultato nella norma
Risultato soddisfacente

Margini Economici	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E
Ricavi delle vendite	494.000	502.000	510.160	518.483	526.973
Valore aggiunto	4.000	3.600	3.192	2.776	2.351
Mol	4.000	3.600	3.192	2.776	2.351
Ebit	4.000	3.600	3.192	2.776	2.351
EBT	4.000	3.600	3.192	2.776	2.351
Utile	2.884	2.596	2.301	2.001	1.695
Cash Flow operativo	4.000	1.368	2.299	1.999	1.693

Analisi Finanziaria

Parametri per calcolo WACC

Tasso Free Risk (Rf)

Equity Risk Premium (ERP)

Beta Unlevered (Bu)

Costo del debito (Kd)

3,65%
6,79%
0,73
4,50%

Struttura finanziaria	2026E		2027E		2028E		2029E		2030E	
DEBITO (D)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
EQUITY (E)	252.884	100,0%	255.480	100,0%	257.781	100,0%	259.783	100,0%	261.478	100,0%

CALCOLO DEL WACC	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E
D/(D + E)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E/(D + E)	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Beta Unlevered (Bu)	0,73	0,73	0,73	0,73	0,73
D/E	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costo del Capitale Proprio (Ke)	8,61%	8,61%	8,61%	8,61%	8,61%
Kd*(1 - t)	3,42%	3,42%	3,42%	3,42%	3,42%
Aliquota IRES	24,0%	24,0%	24,0%	24,0%	24,0%
Quota % interessi indeducibili	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Andamento puntuale WACC	8,61%	8,61%	8,61%	8,61%	8,61%

Flussi di Cassa Operativi (FCO)	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E
Ebit	4.000	3.600	3.192	2.776	2.351
- Imposte figurative	(1.116)	(1.004)	(891)	(775)	(656)
NOPAT	2.884	2.596	2.301	2.001	1.695
+ Ammortamenti, accantonamenti e TFR	0	0	0	0	0
+/- Variazioni del circolante	1.116	(1.228)	(2)	(2)	(3)
+/- Investimenti/disinvestimenti	0	0	0	0	0
Flusso di Cassa Operativo (FCO)	4.000	1.368	2.299	1.999	1.693
WACC	8,61%	8,61%	8,61%	8,61%	8,61%
Fattore di attualizzazione	0,92	0,85	0,78	0,72	0,66
Flusso di cassa Operativo attualizzato	3.683	1.160	1.794	1.437	1.120

VAN

$$\text{VAN} = 9.194$$

I ricavi risultano composti, prevalentemente, dalle quote per attracco, ormeggi e servizi core.

I costi attengono alla gestione operativa ed al piano di interventi di manutenzione programmato. Poiché i risultati economico/finanziari non giustificano investimenti stante la durata residua della Convenzione con la Regione troppo breve (n.5 anni non risultano essere un periodo significativo per tale tipologia di asset), il PEF tiene conto di un costo per la manutenzione ordinaria superiore ai valori attesi e storicamente rilevabili, poiché è lecito attendersi da parte del Concessionario maggiori interventi di "Manutenzione ordinaria" per mantenere l'attività sino al termine della Convenzione, non essendo previsti altri tipi di interventi sulle strutture: come detto in così breve periodo di durata non si permette la messa in opera di interventi strutturali consistenti che, laddove posti in essere, non potrebbero essere ammortizzati nella durata residua, con conseguente onere per il Comune di Como di riconoscimento del mancato ammortamento a favore del Concessionario.

La differenza ricavi/costi (utile lordo) risulta peraltro minimale e ben lontana dai rendimenti minimi che il mercato è in grado di accettare (basti considerare che il valore di novembre 2025 di un rendimento decennale privo di rischio è pari al 3,461% lordo, che tradotto in netto è stimato tra il 2,95% e il 3,00%, a seconda del tipo di BTP, della cedola e della tassazione applicatasi, quindi rendimento comunque maggiore rispetto alla previsione di rendimento della gestione).

SEZIONE E - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA E MOTIVAZIONE COMPARATIVA

Si propone che l'Amministrazione Comunale, a seguito della valutazione comparativa richiesta dall'art. 14 del D.Lgs. 201/2022, proceda con la conferma dell'affidamento del servizio alla propria società in house providing, Como Servizi Urbani S.r.l. (CSU).

La giurisprudenza amministrativa ha consolidato il principio secondo cui la scelta tra l'autoproduzione (*in house*) e il ricorso al mercato è espressione di ampia discrezionalità dell'ente, sindacabile solo per manifesta illogicità. Tuttavia, il D.Lgs. 201/2022 ha rafforzato l'onere motivazionale, specialmente per gli affidamenti in house, richiedendo una "qualificata motivazione" che dia conto dei benefici per la collettività e delle ragioni del mancato ricorso al mercato.

"Ragioni del mancato ricorso al mercato" (Art. 17, co. 2, D.Lgs. 201/2022).

La scelta dell'affidamento in house, che si ritiene più conveniente rispetto alla gara sul mercato libero, si fonda sulle seguenti ragioni prevalenti e decisive:

Fallimento Strutturale del Mercato e Incompatibilità con il Modello Concorrenziale: Il modello gestionale imposto dalla L.R. 6/2012, con l'obbligo di reinvestire la totalità degli introiti, rende il servizio strutturalmente non appetibile per un

operatore di mercato, il cui scopo è la remunerazione del capitale investito. Un operatore privato non potrebbe operare in un regime che, per legge, azzerà il margine di profitto. Si configura, pertanto, un'ipotesi di "fallimento del mercato" non per assenza di operatori, ma per l'incompatibilità strutturale tra le regole del servizio e la logica del profitto.

Maggiore Convenienza Economica ed Efficienza Gestionale: La motivazione della convenienza economica, richiesta dalla giurisprudenza, è stata verificata comparando i costi della gestione in house con quelli di servizi analoghi. Il modello in house, privo dei costi legati al profitto d'impresa e agli oneri di partecipazione a gare, consente di destinare maggiori risorse alla manutenzione e di mantenere tariffe eque per gli utenti. La gestione diretta tramite CSU permette di internalizzare le efficienze, trasformandole in migliore qualità del servizio anziché in profitto privato.

Garanzia di Perseguimento dell'Interesse Pubblico: L'affidamento in house garantisce al Comune il massimo controllo su un asset strategico. Il "controllo analogo" permette all'ente di orientare le scelte gestionali verso finalità di pubblico interesse. Questo è particolarmente rilevante alla luce dell'obiettivo di "valorizzazione" imposto dal Regolamento Regionale n. 9/2015 Cit. 13. Il modello in house assicura che ogni surplus di gestione sia reinvestito nel miglioramento qualitativo delle infrastrutture, in piena aderenza con le finalità strategiche definite dal legislatore regionale, piuttosto che essere distratto da logiche di profitto privato.

Continuità ed Esperienza Gestionale: CSU gestisce il servizio sin dal suo affidamento al Comune, avendo maturato un'esperienza specifica e una profonda conoscenza delle infrastrutture e delle dinamiche locali, garantendo l'efficace prosecuzione dei piani di manutenzione e investimento pluriennali.

L'esiguità di un orizzonte temporale di soli 5 anni per una concessione portuale è un elemento critico che influisce sulla sua sostenibilità economica e sulla capacità di realizzare investimenti significativi. Di seguito alcuni elementi chiave per giustificare come questa durata temporale sia un forte disincentivo all'investimento e possa richiedere meccanismi di compensazione laddove siano richiesti investimenti:

1. Ammortamento degli Investimenti e Rischio Economico

L'argomento principale riguarda la difficoltà, se non l'impossibilità, di **ammortizzare** adeguatamente gli investimenti in un periodo così breve.

- **Periodo di Ammortamento Breve:** Le opere portuali (banchine, piazzali, gru, attrezzature specializzate) hanno tipicamente una vita utile molto lunga e richiedono capitali ingenti. Un orizzonte di 5 anni è troppo breve per recuperare, attraverso le tariffe e i ricavi di gestione, il costo di capitali con un ciclo di vita di 20, 30 o più anni.
- **Disincentivo agli Investimenti Migliorativi:** Il concessionario sarà spinto a fare solo investimenti "strettamente necessari" o con un ritorno economico immediato (entro i 5 anni), evitando progetti di sviluppo a lungo termine o opere strutturali che potrebbero giovare al porto in generale.
- **Rischio di Sotto-Investimento:** Se il concessionario non può ammortizzare l'investimento, la sua unica scelta razionale è non farlo, con conseguente deterioramento delle infrastrutture o mancato adeguamento del porto alle moderne esigenze logistiche.

3. Natura e Scopo degli Investimenti

La breve durata è giustificabile solo in casi molto specifici, mentre per la maggior parte degli scopi è insostenibile.

- **Concessioni "Operating" (di Solo Servizio):** Una durata di 5 anni è più compatibile con concessioni che non implicano la realizzazione di opere strutturali significative, ma si limitano alla gestione di attrezzature esistenti o alla fornitura di servizi portuali (es. servizi tecnico-nautici).
- **Concessioni di Breve Periodo come Ponte:** Talvolta, una concessione di 5 anni può essere giustificata come "ponte" in attesa di una gara per una concessione a lungo termine, ma questo solleva problemi di certezza giuridica e limita comunque gli investimenti.

In sintesi, un termine di 5 anni è incompatibile con il modello di concessione-investimento e richiede obbligatoriamente il riconoscimento del valore residuo degli investimenti eventualmente effettuati al termine della concessione per evitare un esproprio di fatto a danno dell'operatore.

Vantaggio di Controllo e Strategico:

- **Massimo Controllo Pubblico:** Il modello in house garantisce al Comune un **controllo rigoroso e diretto** (controllo analogo) e la possibilità di imporre in modo agile obiettivi, direttive e tariffe. La P.A. è obbligata a una verifica periodica annuale (Ricognizione periodica ex art. 30 D.lgs. 201/2022) per giustificare il mantenimento dell'affidamento in base ai risultati economici e di qualità conseguiti.

- **Allineamento Strategico:** Assicura il perseguimento prioritario dell'interesse pubblico (la strategicità di una gestione diretta). Il gestore privato, al contrario, è limitato dal contratto e tende a ricercare margini di profitto, potendo non allineare gli investimenti strategici con gli obiettivi di lungo termine della P.A. Questo è particolarmente rilevante per infrastrutture critiche o servizi essenziali in cui il controllo pubblico è necessario.
- **Congruità Economica:** Come vedremo meglio nella Sezione F, per scegliere la gestione *'in house'* bisogna prima accertarsi che non costi più di quanto costerebbe sul libero mercato. Tuttavia, i dati della Sezione D dimostrano che questo servizio produce guadagni minimi, molto più bassi di quelli che un'azienda privata si aspetterebbe per gestire il servizio. Di conseguenza, se ci rivolgessimo al mercato privato, l'azienda incaricata alla gestione, per ottenere il suo legittimo profitto, sarebbe costretta ad alzare i prezzi (ad esempio chiedendo un contributo più alto al Comune di Como). Questo dimostra che mantenere la gestione interna (*in house*) è la scelta corretta e conveniente, perché evita questi costi aggiuntivi.

Con specifico riferimento alla durata dell'affidamento, indicato in 5 anni, ribadita l'impossibilità giuridica di prevedere una durata superiore al 2032, in ragione della convenzione sottoscritta tra il Comune di Como e Regione Lombardia in data 07 aprile 2002, per una durata di n. 30 (trenta) anni, con decorrenza dal 07 aprile 2002 e scadenza al 07 aprile 2032, e dato conto che tale durata non consente la possibilità di investimenti che non possono essere ammortizzati in un così breve periodo se non con oneri a capo dell'Amministrazione, l'art. 19, comma primo, ultimo periodo del D. Lgs. n. 201/2022, Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, prevede che *"Nel caso di affidamento a società in house di servizi pubblici locali non a rete, la durata dello stesso non può essere superiore a cinque anni, fatta salva la possibilità per l'ente affidante di dare conto, nella deliberazione di affidamento di cui all'articolo 17, comma 2, delle ragioni che giustificano una durata superiore al fine di assicurare l'ammortamento degli investimenti, secondo quanto asseverato nel piano economico-finanziario di cui all'articolo 17, comma 4"*.

SEZIONE F - MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA

Come risulta anche dalla superiore ricostruzione, la sostenibilità economico-finanziaria del modello *in house* è garantita dal "circuitto finanziario chiuso" delineato dalla normativa regionale. Il bilancio della gestione è costruito sull'equilibrio tra i ricavi (canoni di ormeggio) e i costi (gestione, manutenzione, investimenti).

Ciò premesso, si osserva con riferimento al profilo in esame quanto segue.

- **Gestione Autofinanziata e Zero Oneri:** Il servizio **non comporta oneri finanziari** per il Comune. La CSU incamera i canoni d'ormeggio e, con questi, provvede a tutte le spese di gestione, manutenzione e investimenti.
- **Reinvestimento Totale degli Introiti:** Gli introiti devono **sempre essere reinvestiti** nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali.
- **Incremento del Patrimonio Pubblico:** La CSU assume gli oneri per la realizzazione di nuove opere, ristrutturazioni e miglioramenti. Tali beni e opere realizzate diventeranno di **proprietà demaniale** al termine della gestione, assicurando l'incremento del patrimonio pubblico senza oneri finanziari immediati per l'Ente.

Peraltro, anche in ragione delle convenzioni in corso con la Regione Lombardia, il modello *in house* consente:

Esenzione dal Canone Demaniale: L'esenzione dal canone dovuto alla Regione rappresenta una forma di compensazione economica per gli oneri di manutenzione assunti dal Comune, in linea con l'art. 14, co. 3, del D.Lgs. 201/2022.

Autofinanziamento della Valorizzazione: Il modello ha dimostrato in passato la sua capacità di generare le risorse necessarie non solo per la manutenzione, ma anche per importanti investimenti di miglioramento, come l'ampliamento del Porto Marina. Questo meccanismo di autofinanziamento è lo strumento operativo ideale per perseguire l'obiettivo di "valorizzazione" del demanio richiesto dal Regolamento Regionale n. 9/2015, assicurando che le risorse generate dal bene siano direttamente reimpiegate per il suo potenziamento.

A ciò si aggiungano, i cd. **Risultati Operativi**, con riferimento alla attuale gestione:

- **Equilibrio Economico:** Il Conto Economico riclassificato al 30.12.2024 mostra una differenza ricavi / costi di € 14.821,64, pari alle imposte applicate, che indica una gestione caratteristica in perfetto equilibrio tra costi e ricavi, con il reinvestimento totale degli utili operativi netti.

Conclusione sulla Convenienza

In linea generale, dalla qualificazione dei servizi portuali come servizio pubblico locale, svolto in ambito demaniale, discendono i seguenti corollari:

- 1) tale attività può essere affidata secondo i relativi modelli all'uopo normativamente previsti dall'ordinamento;
- 2) anche in caso di affidamento diretto, l'affidatario potrà direttamente gestire il correlato titolo concessorio demaniale (nel caso di specie in ragione della Convenzione in essere fra Comune e Regione Lombardia).

Il Comune, nell'assicurare la cura degli interessi della collettività, deve pertanto definire le modalità di gestione di tali servizi nel rispetto della normativa in materia e secondo i modelli di legge (tra i quali rientra l'affidamento a Società pubblica partecipata e adeguatamente controllata), operando una comparazione puntuale e motivata tra i diversi strumenti giuridicamente possibili anche con riferimento alle effettive esigenze della comunità locale.

Fermo quanto sopra evidenziato, con riferimento ai modelli di gestione consentiti dall'ordinamento, comunque, si espongono di seguito, al fine di completezza della presente relazione, le possibili diverse opzioni operative, evidenziando vantaggi e svantaggi di ciascuna, in ragione dei quali sin da ora si conferma che non paiono possibili modelli gestori difforni da quello in essere alla data odierna.

A) GESTIONE ATTRAVERSO L'AFFIDAMENTO A OPERATORI DEL MERCATO CON PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA E/O AFFIDAMENTO A SOCIETÀ MISTA (ART. 14, COMMA 1, LETT. A e B, D.LGS 201/2022)

Questa modalità presenta il vantaggio di consentire all'Ente di esternalizzare la gestione affidandola ad un soggetto esterno, con conseguente presumibile risparmio per l'Ente in termini di risorse umane e strumentali da dedicare al servizio.

Deve osservarsi, peraltro, che il ricorso al mercato risulta di fatto precluso in ragione del modello gestionale imposto dalla L.R. 6/2012, con l'obbligo di reinvestire la totalità degli introiti, rendendo il servizio strutturalmente non appetibile per un operatore di mercato, il cui scopo è la remunerazione del capitale investito, non potendo un operatore privato operare in un regime che, per legge, azzerà il margine di profitto. A ciò si aggiunga che tale gestione non è coerente con le Convenzioni sottoscritte con la Regione Lombardia, in essere con il Comune di Como, oltre alla circostanza dirimente che il ricorso al mercato dovrebbe prevedere in capo al Comune il versamento alla Regione di canoni di concessione oggi invece esclusi.

Medesime conclusioni possono trarsi con riferimento al modello di gestione di cui alla lettera b) dell'art. 14, c. 1, D.LGS 201/2022, ovvero l'affidamento a società mista. La presenza di un socio privato in una società mista, selezionato tramite gara pubblica, introduce infatti una logica imprenditoriale che include la ricerca di profitto. Sebbene in tale caso l'obiettivo primario dell'ente pubblico sia il perseguimento dell'interesse generale attraverso l'erogazione di un servizio, la struttura stessa della società mista è concepita per coniugare tale interesse con la remunerazione del capitale investito dal partner privato, posto che quest'ultimo non è un mero esecutore di prestazioni, ma un vero e proprio partner industriale che assume una parte del rischio d'impresa consistente nell'intera alea economica ovvero nel rischio di domanda in relazione al proprio investimento: l'assunzione di un rischio economico è dunque intrinsecamente legata all'aspettativa di un ritorno economico sull'investimento, ovvero un profitto. Senza la prospettiva di una congrua remunerazione del capitale investito e del rischio assunto, nessun operatore economico privato avrebbe interesse a partecipare a una partnership di questo tipo. Le ragioni, dunque, che rendono non percorribile il ricorso al mercato si individuano anche nella soluzione della Società mista.

Richiamando la "Relazione sull'attività svolta dal DIPE nell'anno 2024 in materia di Partenariato Pubblico Privato e Finanza di Progetto", la stessa ha rilevato:

- valore medio del TIR di progetto (calcolato su 169 casi considerati) è pari al 7,03%;
- valore medio del TIR azionisti (nei 94 casi considerati) è pari a 9,50%;
- DSCR minimo presenta una media (calcolata su 959 operazioni) pari a 1,20;
- DSCR medio (su 114 casi) presenta un valore, in media, pari a 1,64;
- LLCR presenta un valore medio pari a 1,85 (calcolato su 94 casi).

In ragione di tali valori medi attesi, della generale redditività che caratterizza l'area di bacino di Como, è ragionevole presumere che la redditività attesa per la concessione non appare coerente e sostenibile per gli operatori di mercato. Seppur non siano disponibili valori di DSCR, LLCR e TIR non essendoci un investimento da remunerare, analizzando gli indici di redditività gli stessi confermano il trend di "non sostenibilità" (ROE medio 2,1%, ROI medio 2,8%), poiché, a titolo puramente indicativo, in un contesto economico standard, un ROE è considerato "buono" se si attesta tra il 5% e il 7%, mentre è "ottimo" per valori pari o superiori all'8%-10%.

B) GESTIONE DIRETTA DA PARTE DELL'ENTE (ART. 14, COMMA 1, LETT. D, D.LGS 201/2022)

Con questa soluzione operativa il Comune, soggetto preposto dalla vigente Normativa per assicurare tali servizi, avrebbe un controllo totale degli stessi in termini di:

- trasparenza nella gestione delle risorse disponibili,
- garanzia di piena accessibilità e fruibilità da parte dell'utenza.

Tale soluzione garantirebbe un controllo pieno dei servizi portuali in termini di gestione delle risorse disponibili, di accessibilità e fruibilità da parte dell'utenza, di trasparenza nell'utilizzo delle risorse stesse.

Tuttavia, si frappongono criticità quali:

- risorse umane disponibili all'interno dell'Ente in numero del tutto insufficiente a garantire il servizio anche con riferimento ai numerosi procedimenti già in corso;
- necessità di procedere con immediatezza al reperimento delle risorse umane e strumentali specifiche per garantire i servizi portuali.

Pur essendo possibile, in linea teorica, adeguare la struttura dell'Ente alle nuove esigenze organizzative, si ritiene tale adeguamento impraticabile nei tempi brevi di cui si è detto in premessa per i numerosi vincoli giuridici e normativi che impediscono di procedere con immediatezza e celerità alle nuove e peculiari esigenze legate alla gestione diretta dell'infrastruttura portuale.

C) GESTIONE ATTRAVERSO L'AFFIDAMENTO DIRETTO IN HOUSE (ART. 14, COMMA 1, LETT. C, D.LGS 201/2022)

Quest'ultimo modello coniuga i vantaggi delle due precedenti ipotesi, essendo la Società partecipata al 100% dal Comune qualificabile come diretta diramazione dell'Ente. La Società partecipata infatti, pur essendo soggetta al Comune nel perimetro concettuale del controllo analogo ed operando nel rispetto di modelli procedurali pubblicistici, si configura come soggetto giuridico a sé stante e dispone di strumenti operativi e finanziari distinti e separati da quelli del Socio Unico Comune. Il modello di gestione dell'*in-house providing* consente al Comune di incidere profondamente sull'azione societaria grazie ai suoi poteri di controllo analogo, perseguendo gli ulteriori obiettivi di interesse collettivo come l'universalità e socialità, l'ottimale impiego delle risorse pubbliche, il rispetto dei principi di efficienza, di economicità e di qualità del servizio assicurando al contempo il vantaggio operativo di avvalersi delle professionalità già presenti all'interno della Società, che possono coprire sin da subito le esigenze operative. Viene inoltre garantita la flessibilità nell'utilizzo complessivo delle risorse umane e strumentali già nella disponibilità della Società ed assicura una maggiore efficienza derivante dalle economie di scala attuabili.

In merito al punto 2) relativo all'affidamento diretto del titolo concessorio, si evidenzia preliminarmente che numerose e costanti pronunce (segnatamente del Consiglio di Stato), pur affermando l'obbligo di procedere agli affidamenti di beni demaniali mediante procedure comparative, puntualizzano sempre come ciò valga a meno di non trattarsi di un affidamento diretto in house providing (Cons. Stato, Sez. VI, n. 168 del 2005; Cons. Stato, Sez. VI, n. 362 del 2007; T.A.R. Campania, Napoli, Sez. VII; 4 luglio 2007, n. 6479).

Parte della giurisprudenza più recente addirittura ritiene che, laddove l'uso particolare del demanio marittimo sia assunto da un Comune in proprio, a rigore neppure occorrerebbe un ordinario titolo concessorio e certamente, a fortiori, nessuna criticità si porrebbe in punto ad obblighi di concorrenza e contendibilità (v. T.A.R. Liguria, Sez. I, n. 527 del 2018).

In conclusione, la scelta di proseguire con l'affidamento in house a Como Servizi Urbani S.r.l. non solo rispetta i requisiti normativi e giurisprudenziali, ma rappresenta l'unica soluzione gestionale coerente con il peculiare regime giuridico ed economico stabilito dal legislatore regionale per la gestione dei porti lacuali, che impone non solo la gestione, ma anche la progressiva valorizzazione del patrimonio demaniale.

L'affidamento in house a CSU permette di conseguire gli obiettivi di **qualità, continuità e strategicità** del servizio, garantendo una **struttura dei costi congrua** a quella di un operatore di mercato, pur mantenendo un **forte controllo pubblico** e un **autofinanziamento** che massimizza il reinvestimento a favore del patrimonio demaniale.

Allegati:

- Convenzione tra Comune di Como e Regione Lombardia anno 2002 gestione diretta porti;
- Convenzione tra Comune di Como e Regione Lombardia anno 2006 ampliamento Porto Marina;
- ipotesi di PEF elaborata per la valutazione "PEF Porti";
- conto economico previsionale "conto economico prev. Porti";

**CONVENZIONE TRA LA REGIONE LOMBARDIA ED IL COMUNE
DI COMO DI CONCESSIONE DELLE STRUTTURE PORTUALI
DENOMINATE "PORTO DI MARINA", "PORTO DI SANT'AGOSTI-
NO", "PORTO DI TAVERNOLA", "MOLO DI SAN GIORGIO" E
"APPRODO DI VILLA OLMO".**

~~L'anno duemiladue, addì 26 (ventisei) del mese di marzo~~

Tra i Signori

- **Pezzano ing. Rocco,** [REDACTED] Dirigente della
Sede territoriale di Como della Giunta Regionale, il quale interviene al
presente atto in rappresentanza della Regione Lombardia, codice fiscale
80050050154, residente per la sua funzione presso la Sede territoriale di
Como, viale Varese, che agisce in forza di delega conferitagli dalla stessa
Giunta con deliberazione n° 7622 del giorno 27.12.2001;

- **De Cesare dott. Domenico,** [REDACTED]

[REDACTED] Dirigente Supplente incaricato del Settore Patrimonio del Comune di
Como, il quale interviene al presente atto in nome e per conto del Comune
stesso, autorizzato a rappresentarlo ai sensi dell'art. 51 della Legge 142 e
dell'art. 140 del vigente Statuto del Comune di Como – codice fiscale
80005370137;

Premesso che

- la legge regionale 29 ottobre 1998 n. 22 "Riforma del trasporto pubblico
locale in Lombardia", prevede la delega ai comuni dell'esercizio delle funzioni
in materia di navigazione e demanio delle acque interne e disciplina le modalità
di esercizio della stessa delega;
- il comma 3 sexies dell'articolo 11 introdotto dalla legge regionale 14

gennaio 2000 n. 2, prevede, dettando una disciplina speciale, che i comuni posso essere assegnatari, con apposito atto concessorio, della gestione dei porti lacuali e che, in tal caso, possono essere esentati dal pagamento del canone concessorio purché si impegnino alla manutenzione ordinaria e straordinaria del porto stesso nel rispetto delle direttive regionali;

- il medesimo comma 3 sexies dell'articolo 11 sopracitato prevede che l'atto di regolamentazione della concessione disciplina i canoni d'uso dei posti barca che possono essere riscossi interamente dal comune gestore ed il cui ammontare deve essere determinato sulla base dei servizi effettivamente svolti, in deroga ai canoni previsti dalle tabelle di cui alla stessa legge n. 22/98 come modificata ed integrata dalla L.R. n. 2/2000, e che gli introiti devono essere comunque reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali;

CONVENGONO E STIPULANO

ART. 1 - OGGETTO DELLA CONVENZIONE

1. Le premesse sono parte integrante del presente atto che disciplina la concessione dei Porti di "Marina", di "Sant'Agostino" e di "Tavernola, nonché del Molo di "San Giorgio" e dell'Approdo di "Villa Olmo" al Comune di Como, siti sul lago di Como, meglio indicati nella allegata planimetria.

Per quanto non espressamente previsto nella presente convenzione si rinvia alle disposizioni vigenti in materia di navigazione interna, demanio e gestione di beni pubblici.

ART. 2 - AUTORITA' CONCEDENTE

1. Autorità titolare del demanio portuale ai sensi di legge è la Regione Lombardia. Ai sensi dell'articolo 3 sexies della legge 22/98 nel caso di concessione della gestione del porto la competenza concessoria non è oggetto

di delega al comune su quel dato porto.

2. L'attività di vigilanza sulla gestione viene effettuata dal Servizio Tecnico Amministrativo Provinciale competente per territorio in base alle direttive della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità.

ART. 3 - DURATA DELLA CONCESSIONE

1. La concessione avrà durata di anni 30 (trenta) a decorrere dalla data di sottoscrizione del presente atto.

ART. 4 - CANONE DI CONCESSIONE DEL PORTO

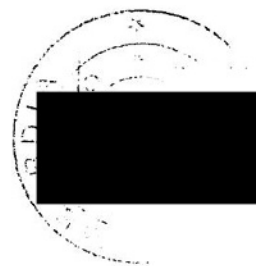
La Regione Lombardia, come previsto dal comma 3 sexies dell'articolo 11 delle legge 22/98, esonera il Comune di Como dal pagamento del canone demaniale per le strutture portuali e le aree individuate nella planimetria di cui all'allegato "A", che costituisce parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

ART. 5 - OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO.

1. Il concessionario si impegna alla manutenzione ordinaria e straordinaria del porto, assicurando la progettazione, il finanziamento e la realizzazione di ogni opera e lavoro che siano necessari al mantenimento della recettività delle strutture sopportando ogni onere ad esse connesso.

2. E' fatto divieto al concessionario di sostituire altri nel presente rapporto, pena la decadenza della concessione. E' ammessa la subconcessione a terzi per servizi particolari e secondari suscettibili di distinto esercizio economico nei limiti della durata della presente concessione e comunque previa autorizzazione della Regione Lombardia.

3. Il piano economico finanziario, allegato alla presente convenzione sotto la lettera "B" di pagine 4 (quattro) ne è parte integrante. Il Comune conces-



sionario deve presentare ogni tre anni una relazione illustrativa della gestione e dello stato di attuazione del piano.

4. La Regione Lombardia può chiedere in ogni tempo chiarimenti e documentazione sull'andamento della gestione. Il concessionario può chiedere modifiche al piano economico finanziario solo per motivate ragioni. Esclusa l'ipotesi di modifiche richieste dal concessionario, la Regione Lombardia può apportare al piano economico finanziario le modifiche che ritiene necessarie solo dopo aver sentito il parere del concessionario sulle stesse.

5. Gli incaricati della Regione Lombardia devono poter accedere alle strutture portuali, ai documenti della gestione e svolgere le attività ispettive ritenute necessarie. Sono naturalmente esclusi gli atti riservati per legge.

6. L'esercizio della gestione, nelle forme previste dall'art. 113 del T.U. 267/2000 è affidato alla "Como Servizi Urbani SpA", società a prevalente capitale pubblico, alla quale il comune partecipa con una quota del 75%, giusto atto costitutivo del 28.05.1997, n° 51860/rep., n° 6930/racc., del dott. Pedraglio notaio in Como, avente per oggetto la costruzione e/o la gestione di impianti e di aree di sosta, sia su terra che su acqua.

ART. 6 - REGOLAMENTO DEL PORTO E RESPONSABILE DEL PORTO

1. Per la disciplina, la gestione e l'uso delle strutture portuali, oggetto della presente concessione, è stato redatto, di concerto tra le parti, apposito regolamento comunale, allegato sotto la lettera "C" di pagine 9 (nove), che costituisce parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

2. Il concessionario deve nominare e comunicare alla Regione Lombardia entro il termine di 30 giorni decorrenti dalla sottoscrizione del presente atto il

responsabile del porto. Ogni eventuale sostituzione successiva deve essere comunicata entro 14 giorni. Le competenze del responsabile del porto sono quelle indicate alla D.G.R. n. VI/47317 del 22 dicembre 1999.

3. La mancata nomina e comunicazione entro i termini previsti dal comma precedente comporta la decadenza della concessione.

4. Il responsabile del porto deve comunicare agli organi di vigilanza ed alla Regione Lombardia ogni incidente o anomalia connessa alla gestione del porto ed in conformità alla normativa vigente in materia.

ART. 7 - CANONI D'USO

1. I canoni d'uso per i servizi portuali, ai sensi dell'art. 11, comma 3 sexies, della legge regionale n. 22/98 come integrato dalla legge regionale n. 2/2000, sono definiti nel citato allegato "C".

2. Ogni modifica della struttura dei canoni d'uso richiede la preventiva approvazione della Regione Lombardia. I canoni d'uso possono essere aggiornati ogni anno per adeguarli all'incremento dei prezzi per i servizi del settore rilevabile sulla base dei dati ufficiali ISTAT.

ART. 8 - GARANZIA

1. Il concessionario a decorrere dall'entrata in esercizio del porto ed a copertura degli impegni assunti nei confronti della Regione Lombardia, è tenuto a prestare una garanzia bancaria di €. 50.000,00 (euro cinquantamila,00) nella forma di fideiussione solidale.

ART. 9 - ASSICURAZIONE

1. Il concessionario assume l'obbligo di contrarre con un primario istituto idonea assicurazione per caso di incendio, danni da eventi atmosferici e simili, responsabilità civile per eventuali danno cagionati a terzi a dipendenza

dell'opera concessa e dei servizi connessi.

2. Il concessionario si obbliga a tenere sollevata e indenne la Regione Lombardia da responsabilità per tutti i danni diretti e indiretti che possano essere cagionati dall'esercizio della concessione.

ART. 10 - RINNOVO DELLA CONCESSIONE

1. La procedura per il rinnovo della presente concessione è disciplinata dalla normativa vigente all'atto del rinnovo. La richiesta di rinnovo deve essere presentata all'Autorità demaniale un anno prima della relativa scadenza.

ART. 11 - NULLITA' DELLA CESSIONE

1. E' nulla la cessione della concessione o la sostituzione di altri soggetti terzi nel rapporto concessorio senza autorizzazione dell'autorità demaniale.

ART. 12 - DECADENZA DELLA CONCESSIONE

1. Il concessionario decade dalla concessione, oltre che nei casi previsti negli articoli precedenti, nelle seguenti ipotesi:

- reiterata inadempienza degli obblighi ed oneri derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamenti;
- rifiuto di accesso ai funzionari regionali incaricati a documenti, dati o strutture portuali;
- sospensione ingiustificata dei servizi portuali;
- amministrazione e gestione inadeguata o gravemente inefficiente al soddisfacimento delle finalità di concessione del porto;
- sub-concessione totale o parziale non autorizzata.

2. Prima di dichiarare la decadenza l'Autorità demaniale fissa un termine non inferiore a 15 giorni entro il quale l'interessato può presentare eventuali controdeduzioni.

3. La pronuncia di decadenza viene comunicata al concessionario dalla Regione con raccomandata con ricevuta di ritorno, presso il domicilio del Comune.

4. Al concessionario decaduto non spetta alcun rimborso o indennizzo per opere eseguite né per spese sostenute.

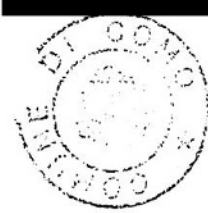
ART. 13 - EFFETTI DELLA DECADENZA, SCADENZA O NULLITÀ

1. Nel caso di decadenza, nullità o scadenza naturale della concessione, il concessionario è tenuto all'immediata sospensione della gestione e della manutenzione ordinaria e straordinaria del porto regionale. Le strutture realizzate dal concessionario su aree demaniali vengono acquisite per accessione senza alcun diritto per il realizzatore.

2. La parte concessionaria, nel termine che verrà fissato dall'autorità demaniale, dovrà rimuovere a sua cura e spese le installazioni poste sul demanio regionale, qualora le stesse non possano avere utile destinazione o nel caso in cui costituiscano, anche indirettamente, un pericolo per le persone o per le cose. Le eventuali opere da demolire verranno determinate dall'autorità demaniale stessa.

3. Qualora il concessionario non intenda procedere alle demolizioni nel termine fissato, tutte le opere e i materiali saranno acquisiti dalla Autorità demaniale senza obbligo di compenso o di indennità alcuna verso la parte concessionaria, salvo la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione con spese a carico della concessionaria, dedotto l'importo delle somme ricavate dall'alienazione dei materiali recuperati.

4. Nel momento del passaggio o ritorno delle opere portuali al demanio regionale le stesse devono essere in perfetto stato di manutenzione e atte alle



funzioni per cui sono state costruite. Eventuali opere di manutenzione necessarie saranno eseguite a cura dell'autorità demaniale e a spese del concessionario.

ART. 14 - REVOCA DELLA CONCESSIONE

1. La concessione può essere revocata per motivi inerenti al pubblico uso del bene o per altre ragioni di pubblico interesse a giudizio discrezionale dell'autorità demaniale.
2. Nel solo caso di revoca per ragioni indipendenti dalla volontà del titolare della concessione, l'autorità demaniale avrà facoltà di acquisire, in tutto o in parte, le installazioni realizzate dal concessionario corrispondendo a quest'ultimo il valore di mercato dei beni oggetto dell'opzione di acquisto, valore riferito alla data dell'opzione stessa ed allo stato d'uso dei beni. Dal valore dovranno essere decurtati gli equivalenti canoni teorici riferiti alle eventuali annualità o frazioni di annualità di concessione già completate.
3. Nel caso di esercizio di opzione dell'acquisto, l'Autorità demaniale dovrà darne comunicazione alla parte concessionaria, entro il termine di quindici giorni dalla comunicazione della pronuncia di decadenza, revoca, o scadenza della concessione, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, in cui sia indicata la data prossima nella quale si procederà all'inventario dei beni.
4. In caso di non intervenuto accordo, nel termine di tre mesi dalla data dell'opzione, il prezzo sarà determinato da un collegio formato da tre periti. Ciascuna delle parti nominerà uno di tali periti e il terzo sarà nominato dal Presidente del Tribunale di Milano.

ART. 15 - DOMICILIO

1. Per ogni comunicazione verso il concessionario viene sempre assunto

come domicilio la sede e il protocollo del Comune.

2. Per ogni comunicazione verso l'autorità demaniale viene assunto come domicilio quello della Giunta Regionale Lombarda, salvo diversa comunicazione al concessionario che avverrà con raccomandata a.r. a cura della Direzione Regionale competente.

ART. 16 - SPESE DI STIPULA E REGISTRAZIONE

1. Le spese per la stipulazione del presente atto e per la sua registrazione sono a carico del concessionario.

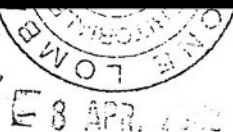
2. Il presente atto viene registrato a tassa fissa in conformità alle norme vigenti in materia.

Como, li 26 marzo 2002.

Per la Regione Lombardia

Il Dirigente Sede Territoriale di Como

[Redacted signature]



Per il Comune di Como

Il Dirigente Supplente del Settore Patrimonio

(De Cesare dott. Domenico)

[Redacted signature]





1836

COMUNE DI COMO**DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE**N. **48** di Registro

N. di Prot.Gen.

SEDUTA PUBBLICA DI 1^ CONVOCAZIONE DEL 10 LUGLIO 2006

PRESIDENTE: Francesco PETTIGNANO

SEGRETARIO: Giuseppe MELE

Sono presenti al momento della votazione:

	Presenti	Assenti		Presenti	Assenti
BRUNI Stefano - SINDACO	si		MOLINARI Ezia	si	
AJANI Giampiero	si		MOLINARI Stefano	si	
ARCELLASCHI Arturo		si	MORETTI Giovanni	si	
BERNASCONI Andrea	si		NARDONE Alessandro		si
BIANCHI Paola	si		NESSI Luigi	si	
BUONO Pasquale	si		PASTORE Mario		si
CACCAVARI Domenico	si		PATELLI Elisabetta	si	
CENETIEMPO Enrico		si	PETTIGNANO Francesco	si	
CONTINI Claudio	si		QUAGELLI Gianmaria	si	
CORENGIA Claudio	si		RALLO Roberto		si
DELL'ORTO Maurizio	si		RINALDI Aniello	si	
FAVERIO Maurizio	si		RUDILOSSO Stefano	si	
FRISONI Paolo		si	SALADINO Bruno	si	
GATTI Mauro	si		SAPERE Vincenzo	si	
GATTO Paolo		si	SOSIO Antonietta	si	
GERVASONI Pierangelo	si		TAJANA Clemente		si
LEGNANI Stefano	si		TEDESCO Ernesto		si
LOMBARDI Gianluca	si		TENACE Roberto	si	
LUCINI Mario	si		TESSARO Serena		si
MAGATTI Bruno		si	TETTAMANTI Renato		si
MARTINELLI Guido	si				
			T O T A L E	29	12

OGGETTO: APPROVAZIONE CONVENZIONE CON LA REGIONE LOMBARDIA PER L'AMPLIAMENTO DEL PORTO MARINA. AUTORIZZAZIONE ALL'AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE E LA REALIZZAZIONE ALLA COMO SERVIZI URBANI S.P.A. CON CONTESTUALE PROROGA DELLA GESTIONE DELLE STRUTTURE PORTUALI DI CUI ALLA CONVENZIONE 8 APRILE 2002.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso:

Che la legge regionale 29 ottobre 1998 n. 22 "Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia" ha previsto la delega ai comuni dell'esercizio delle funzioni in materia di navigazione e demanio delle acque interne e disciplina le modalità di esercizio della stessa delega;

Che il comma 3 sexies dell'articolo 11, introdotto dalla legge regionale 14 gennaio 2000 n° 2, ha previsto, dettando disciplina speciale, che i comuni possano essere assegnatari, con apposito atto concessorio, della gestione dei porti lacuali e che, in tal caso, possono essere esentati dal pagamento del canone concessorio purché si impegnino alla manutenzione ordinaria e straordinaria del porto stesso nel rispetto delle direttive regionali;

Che, con proprio provvedimento n. 17 in data 25 marzo 2002, è stato:

- a) approvato lo schema di convenzione da stipularsi con la Regione Lombardia, al quale erano allegati lo schema di regolamento ed il piano economico-finanziario;
- b) autorizzato l'affidamento della gestione delle strutture portuali alla Como Servizi Urbani SpA per la durata di anni nove;

Che la convenzione trentennale di cui sopra è stata poi sottoscritta dal Comune di Como in data 26 marzo 2002 e dalla Regione Lombardia in data 8 aprile 2002, mentre l'affidamento della gestione alla Como Servizi Urbani SpA ha avuto luogo, giusta determinazione dirigenziale n. 646 del 08 aprile 2002, con contratto stipulato il 15 aprile 2002 n. 2169/Rep. e scadenza 7 aprile 2011, oggetto del quale è la gestione, la manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché le innovazioni e gli ampliamenti delle strutture portuali esistenti;

Considerato:

Che Comune di Como ha ravvisato la necessità di procedere alla realizzazione dell'ampliamento del Porto Marina, oltre la diga foranea, al fine sia di dar risposta ad una rilevante richiesta di posti di ormeggio rimasta inevasa, sia per procedere al riordino dell'area portuale, con eliminazione delle boe non ricomprese in appositi campi-boe nonché dei pontili attigui a piazza Matteotti incompatibili con la prevista realizzazione delle paratoie a lago;

Che è stato all'uopo predisposto apposito progetto esaminato dalla Conferenza dei Servizi prevista dalla D.G.R. n. 10487 del 30 settembre 2002;

Che la citata Conferenza dei Servizi, tenutasi in data 12 aprile 2005 e 22 luglio 2005, acquisiti il nulla osta della Soprintendenza in data 23 maggio 2005, il decreto regionale di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale in data 27 giugno 2005, nonché integrazioni progettuali in tema di parcheggi, si è espressa in senso favorevole in ordine al progetto di ampliamento del Porto Marina a firma Ing. Marco Lucca, così come integrato in data 21 aprile 2005 P.G. 20350/05;

Che il Consorzio del Lario e dei laghi minori ha espresso parere favorevole alla

realizzazione del progetto in quanto compatibile con le linee di indirizzo indicate dallo stesso nelle previsioni del Piano di bacino;

Che la Giunta Comunale, con provvedimento n. 243 in data 14 settembre 2005, ha approvato il progetto definitivo esecutivo per l'ampliamento del Porto Marina, per una spesa pari ad Euro 831.335,60= oltre iva e imprevisti;

Dato atto:

Che la Regione Lombardia, titolare dell'area lacuale sulla quale deve essere realizzato l'ampliamento del Porto Marina, ha chiesto la stipula di convenzione disciplinante i rapporti fra i due Enti;

Che la realizzazione dell'opera in parola verrà finanziata dalla Como Servizi Urbani, la quale provvederà altresì alla gestione del relativo servizio ai sensi dell'art. 113 del T.U. n. 267/2000, in uno con quella già affidata, con il citato contratto 15 aprile 2002 n° 2169/Rep., alla medesima C.S.U. per la gestione delle altre strutture portuali pubbliche;

Che l'affidamento della gestione alla predetta C.S.U. consentirà sia la gestione omogenea e razionale di tutte le strutture portuali pubbliche sia il contenimento dei costi gestionali trattandosi di ampliamento del Porto Marina già gestito da detta società;

Visto lo schema di convenzione, già approvato dalla Regione Lombardia con D.G.R. n. VIII/2064 in data 8 marzo 2006, così come modificato ed integrato, limitatamente all'art. 7, con D.G.R. n. VIII/2481 in data 11 maggio 2006, composto da otto articoli, che, in sintesi, prevede:

- ♦ oggetto della convenzione è la realizzazione e la gestione, anche economica, dell'ampliamento del Porto Marina, sito in Como, oltre la diga foranea "Pietro Caldirola", della consistenza di n. 104 posti di ormeggio;
- ♦ la Regione Lombardia, ritenuta l'opera di ampliamento di interesse pubblico, concede al Comune di Como, per la realizzazione dell'ampliamento stesso, l'area, della consistenza di mq. 7.779,00, meglio individuata, con contorno in tinta rossa, nella planimetria allegata allo schema di convenzione sotto la lettera -A-;
- ♦ il Comune di Como si impegna a realizzare a sua cura e spese, sull'area concessa dalla Regione Lombardia, l'ampliamento del Porto Marina, così come da progetto a firma ing. Marco Lucca, presentato al Comune di Como in data 28 aprile 2005 P.G. 20350, sigla L075, ed approvato come progetto definitivo esecutivo dal Comune di Como con delibera di Giunta Comunale n. 243 del 14 settembre 2005 per una spesa preventivata pari ad Euro 831.335,60=, al netto di iva e imprevisti;
- ♦ - la Regione Lombardia, a fronte degli impegni che il Comune si accolla, esonera il Comune di Como dal pagamento del canone di concessione demaniale, per tutta la durata della concessione, con decorrenza dalla data di sottoscrizione della convenzione e scadenza al 07 aprile 2032, data corrispondente alla scadenza della concessione trentennale sottoscritta in data 08 aprile 2002, di cui in premessa;
- ♦ il Comune di Como si impegna, anche avvalendosi delle forme di gestione previste dall'art. 113 del T.U. 267/2000, a realizzare e a gestire la struttura portuale in ampliamento al Porto Marina, provvedendo ad introitare i canoni concessori per posti di ormeggio nella misura precedentemente concordata con la Regione Lombardia per l'esistente Porto Marina con la vigente convenzione 08 aprile 2002, aggiornabili

annualmente in base alle variazioni degli indici Istat costo della vita, limitatamente all'arco temporale di durata della concessione;

- ♦ al termine della concessione l'infrastruttura verrà consegnata alla Regione Lombardia, previa stesura di verbale di consistenza sottoscritto da Regione Lombardia e Comune di Como. Sino alla consegna del manufatto e per tutta la durata della concessione qualsiasi onere resterà a carico del Comune di Como o suo avente causa.

Considerato che la Como Servizi Urbani SpA, tenuto conto dei tempi necessari per l'ammortamento dei costi di realizzazione della nuova struttura portuale, con nota 22 marzo 2005, ha chiesto l'affidamento della gestione della nuova struttura in ampliamento sino al 31 dicembre 2020 con contestuale proroga, sino a tale termine, del contratto di servizio per la gestione delle strutture esistenti, originariamente previsto in anni nove con scadenza al 14 aprile 2011, al fine anche di correlare i tempi gestionali delle diverse strutture portuali;

Ritenuto pertanto:

- ♦ di approvare lo schema di convenzione allegato al presente provvedimento autorizzandone la sottoscrizione;
- ♦ di autorizzare l'affidamento della realizzazione e gestione della struttura in ampliamento al Porto Marina alla Como Servizi Urbani S.p.a. sino a tutto il 31 dicembre 2020, fermo restando che per la realizzazione dell'opera C.S.U. dovrà provvedervi nel rispetto delle vigenti norme in materia di appalti pubblici;
- ♦ di autorizzare la proroga, a tutto il 31 dicembre 2020, della durata del contratto di servizio per la gestione delle strutture portuali, prevista in nove anni dal proprio precedente provvedimento n. 17 in data 25 marzo 2002, nonché dal contratto stipulato il 15 aprile 2002 n. 2169/Rep;

Ravvisata la propria competenza ai sensi dell'art. 42, paragrafi e) - l), del D.Lgs. n. 267/2000;

Visto il parere favorevole espresso nella seduta del 04 luglio 2006 dalla Commissione Consiliare IV^ "Patrimonio, Economia e Lavoro, Aziende Municipalizzate e Società a Partecipazione Comunale";

Visti i pareri favorevoli espressi sulla proposta di deliberazione, ai sensi dell'art. 49, 1° comma, del D. Lgs. 267/2000 dal Dirigente del Settore Patrimonio e dal Dirigente del Settore Contabilità Generale;

Visto altresì il parere favorevole espresso sulla proposta di deliberazione dal Segretario Generale, ai sensi dell'art. 134, 2° comma, dello Statuto Comunale;

Visto il D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 "Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali" ed il vigente Regolamento per i Contratti;

Con voti unanimi, espressi nei modi di legge, presenti e votanti n. 29:

D E L I B E R A

1°) di approvare lo schema di convenzione da stipularsi con la Regione Lombardia, composto da 8 (otto) articoli e da una planimetria, documenti tutti uniti al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale dello stesso;

CONVENZIONE TRA REGIONE LOMBARDIA E COMUNE DI COMO PER L'AMPLIAMENTO DEL PORTO MARINA

giorno _____, in _____, tra le sotto elencate parti:
Ing. Mario Rossetti, Direttore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia;
Dott. Michele Petrelli, Dirigente del Settore Patrimonio del Comune di Como;

Premesso:

che la legge regionale 29 ottobre 1998 n. 22 "Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia" previsto la delega ai comuni dell'esercizio delle funzioni in materia di navigazione e demanio delle acque interne e disciplina le modalità di esercizio della stessa delega;

che il comma 3 sexies dell'articolo 11, introdotto dalla legge regionale 14 gennaio 2000 n° 2, prevede che i comuni possano essere assegnatari, con apposito atto concessorio, della gestione dei porti portuali e che, in tal caso, possono essere esentati dal pagamento del canone concessorio purché impegnino alla manutenzione ordinaria e straordinaria del porto stesso nel rispetto delle direttive regionali;

che il medesimo comma 3 sexies dell'articolo 11 sopracitato prevede che l'atto di regolamentazione della concessione disciplini i canoni d'uso dei posti barca che possono essere riscossi interamente dal comune gestore ed il cui ammontare deve essere determinato sulla base dei servizi effettivamente forniti, in deroga ai canoni previsti dalle tabelle di cui alla stessa legge n. 22/98 come modificata ed integrata dalla legge regionale n. 2/2000, e che gli introiti devono essere comunque reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali;

che il Consiglio Comunale di Como, con provvedimento n° 17 in data 25 marzo 2002 ha: approvato lo schema di convenzione da stipularsi con la Regione Lombardia, al quale erano allegati lo schema di regolamento ed il piano economico-finanziario; autorizzato l'affidamento della gestione delle strutture portuali alla Como Servizi Urbani SpA per una durata di anni nove;

che la convenzione trentennale di cui sopra è stata poi sottoscritta dal Comune di Como in data 26 marzo 2002 e dalla Regione Lombardia in data 8 aprile 2002;

che l'affidamento della gestione alla Como Servizi Urbani SpA ha avuto luogo, giusta determinazione dirigenziale n° 646 del 8 aprile 2002, con contratto stipulato il 15 aprile 2002 n° 2169/Rep. e data 7 aprile 2011;

che le strutture portuali site nel Comune di Como, destinate all'ormeggio, sono costituite dai seguenti porti ed approdi:

- a) porto di Marina, della consistenza di n° 195 posti di ormeggio;
- b) porto di Sant'Agostino, della consistenza di n° 101 posti di ormeggio;
- c) porto di Tavernola, della consistenza di n° 34 posti di ormeggio;
- d) molo di San Giorgio, della consistenza di n° 6 posti di ormeggio, riservati alle unità di navigazione adibite a servizio pubblico di vigilanza e di soccorso appartenenti agli enti pubblici competenti e di quelli di proprietà del Comune di Como e dell'Ente gestore;
- e) approdo di Villa Olmo, della consistenza di n° 9 posti di ormeggio;



Allegato alla deliberazione del CONSIGLIO COMUNALE
N° 48 del 10/07/06
composto da n. 5 pagine.
IL SEGRETARIO GENERALE

Vista la sopra citata convenzione in data 8 aprile 2002, composta da 16 articoli, che in sintesi prevede:

- oggetto della convenzione: disciplina della concessione al Comune di Como dei porti di "Marina", "Sant'Agostino" e "Tavernola", nonché del molo di "San Giorgio" e dell'approdo di "Villa Olmo";
- durata della concessione: pari ad anni trenta a decorrere dalla data di stipula della convenzione;
- obblighi del concessionario: il concessionario si impegna alla manutenzione ordinaria e straordinaria del porto, assicurando la progettazione, il finanziamento e la realizzazione di ogni opera;
- gestione: l'esercizio della gestione, nelle forme già previste dall'art. 113 del T.U. 267/2000, è affidato alla "Como Servizi Urbani SpA", società a prevalente capitale pubblico, alla quale il Comune di Como partecipa con una quota del 75%;
- garanzia: il Comune concessionario è tenuto a prestare una garanzia bancaria di € 50.000,00=, nella forma di fideiussione solidale;

Considerato:

- **che** Comune di Como ha ravvisato la necessità di procedere alla realizzazione dell'ampliamento del Porto Marina, oltre la diga foranea, al fine sia di dar risposta ad una rilevante richiesta di posti di ormeggio rimasta inevasa, sia per procedere al riordino dell'area portuale con eliminazione delle boe non ricomprese in appositi campi-boe, nonché dei pontili attigui a piazza Matteotti incompatibili con la prevista realizzazione delle paratoie a lago;
- **che** è stato all'uopo predisposto apposito progetto esaminato dalla Conferenza dei servizi prevista dalla D.G.R. n° 10487 del 30 settembre 2002;
- **che** la citata Conferenza dei servizi, tenutasi in data 12 aprile 2005 e 22 luglio 2005, acquisiti il nulla osta della Soprintendenza in data 23 maggio 2005, il decreto regionale di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale in data 27 giugno 2005, nonché integrazioni progettuali in tema di parcheggi, si è espressa in senso favorevole circa il progetto di ampliamento del Porto Marina a firma ing. Marco Lucca, così come integrato in data 21 aprile 2005 P.G. 20350/05;
- **che** il Consorzio del Lario e dei laghi minori ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto in quanto compatibile con le linee di indirizzo indicate dallo stesso nelle previsioni del Piano di bacino;
- **che** la Giunta Comunale di Como, con provvedimento n° 243 in data 14 settembre 2005, ha approvato il progetto definitivo esecutivo per l'ampliamento del Porto Marina, per una spesa pari ad euro 831.335,60= oltre IVA e imprevisti;

Dato atto che l'opera in oggetto deve intendersi a tutti gli effetti intervento di interesse pubblico;

Tutto quanto sopra premesso, le parti, come sopra individuate, convengono quanto segue:

Articolo 1)

Le premesse formano parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

Articolo 2)

Oggetto della presente convenzione è la realizzazione e la gestione, anche economica, dell'ampliamento del Porto Marina, sito in Como, oltre la diga foranea "Pietro Caldirola" della consistenza di n. 104 posti di ormeggio.

Articolo 3)

La Regione Lombardia, ritenuta l'opera di ampliamento del porto di Marina interesse pubblico, concede al Comune di Como per la realizzazione dell'ampliamento l'area, della consistenza di mq. 7.779,00, meglio individuata con contorno in tinta rossa, nella planimetria allegata al presente atto sotto la lettera -A-.

Il Comune di Como si impegna a realizzare a sua cura e spese, sull'area concessa dalla Regione Lombardia, di cui al precedente capoverso, l'ampliamento del Porto Marina, così come da progetto a firma ing. Marco Lucca, presentato al Comune di Como in data 28 aprile 2005 P.G. 20350, sigla L075, ed approvato come progetto definitivo esecutivo dal Comune di Como con delibera di Giunta Comunale n° 243 del 14 settembre 2005 per una spesa preventivata pari ad euro 831.335,60=, al netto di IVA e imprevisti, progetto agli atti delle due Amministrazioni.

La Regione Lombardia, a fronte degli impegni che il Comune si accolla, esonera il Comune di Como dal pagamento del canone di concessione demaniale, per tutta la durata della concessione, con decorrenza dalla data di sottoscrizione della presente convenzione e scadenza al 07 aprile 2032, data corrispondente alla scadenza della concessione trentennale sottoscritta in data 08 aprile 2002, di cui in premessa.

Articolo 4)

Il Comune di Como si impegna, anche avvalendosi delle forme di gestione previste dall'art. 113 del T.U. 267/ 2000, a realizzare e a gestire la struttura portuale in ampliamento al Porto Marina, provvedendo ad introitare i canoni concessori per posti di ormeggio nella misura precedentemente concordata con la Regione Lombardia per l'esistente Porto Marina con la vigente convenzione 8 aprile 2002, aggiornabili annualmente in base alle variazioni degli indici istat costo della vita, limitatamente all'arco temporale di durata della concessione.

Articolo 5)

Al termine della concessione l'infrastruttura verrà consegnata alla Regione Lombardia, previa stesura di verbale di consistenza sottoscritto da Regione Lombardia e Comune di Como.

Sino alla consegna del manufatto e per tutta la durata della concessione qualsiasi onere resterà a carico del Comune di Como o suo avente causa.

Articolo 6)

Il Comune di Como, o suo avente causa, si assume l'obbligo a contrarre con primario istituto idonea assicurazione per caso d'incendio, danni da eventi atmosferici e simili, responsabilità civile per eventuali danni cagionati a terzi a dipendenza dell'opera realizzata e dei servizi connessi.

Articolo 7)

In caso di revoca della concessione di cui al precedente articolo 1, per ragioni di pubblico interesse, la Regione Lombardia si impegna ad acquisire la struttura realizzata in ampliamento al Porto Marina, di cui al precedente articolo 3, e a corrispondere al Comune di Como il costo sostenuto per la realizzazione dell'opera stessa, maggiorato dei costi afferenti ad eventuali interventi migliorativi approvati dalla Regione, applicando allo stesso le rivalutazioni ISTAT costo costruzione opere edili, dall'anno di realizzazione sino al momento della revoca. Da detto costo dovranno essere decurtati i canoni teorici, analogamente rivalutati secondo indici ISTAT, riferiti alle annualità o frazioni di annualità di concessione già completate.

In caso di mancato accordo, nel termine di tre mesi dalla data di pronuncia della revoca, il prezzo sarà determinato da un collegio formato da tre periti. Ciascuna delle parti nominerà uno di tali periti mentre il terzo sarà nominato dai due periti nominati dalle parti, ed in caso di disaccordo verrà chiesto un nominativo al Presidente del Tribunale di Milano.

Articolo 8)

In caso di mancata o parziale realizzazione dell'infrastruttura il Comune di Como, o suo avente causa, dovrà provvedere al ripristino dei luoghi. Per tale condizione dovrà essere prestata idonea garanzia fidejussoria di importo pari al costo dell'opera, ad immediata escussione limitatamente alla effettiva entità degli oneri accertati per la riduzione in pristino stato dei luoghi, ovvero per il completamento dell'opera.

per LA REGIONE LOMBARDIA

per IL COMUNE DI COMO

2°) di autorizzare la stipula della citata convenzione non appena il presente provvedimento sarà divenuto esecutivo;

3°) di autorizzare l'affidamento della realizzazione della nuova struttura, in ampliamento al Porto Marina e la relativa gestione sino a tutto il 31 dicembre 2020 alla Como Servizi Urbani S.p.A.;

4°) di modificare il proprio precedente provvedimento n. 17 in data 25 marzo 2002 autorizzando l'estensione dell'affidamento della gestione in essere delle strutture portuali esistenti alla Como Servizi Urbani SpA a tutto il 31 dicembre 2020.

Letto, approvato e sottoscritto.

Il Segretario Generale



Il Presidente

Francesco Pettignano



Il sottoscritto ^V Segretario Generale, visti gli atti d'ufficio, certifica che la presente deliberazione:

- è stata affissa all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi dal 24/07/2006 al 07/08/2006;

☐ - è esecutiva ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del D. Lgs. n. 267/2000;

☒ - è divenuta esecutiva decorsi 10 giorni dalla pubblicazione (art. 134, 3° comma, del D.Lgs. n. 267/2000);

Como, - 8 AGG. 2006

Il Segretario Generale
IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Di *Oliviero Emoroso*



AMPLIAMENTO
PORTO MARINA
IN PROGETTO

142.81

54.47

-15.000

PORTO
MARINA

DIGA FORANEA "PAIRO CALDIROLA"

GIARDINI
PUBBLICI

MPLO
LTANO

-10.000

LUNGO
LARIO
TRENTO

ALLEGATO -A-

1:1000

