



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Procedura aperta per l'affidamento di una concessione demaniale marittima avente ad oggetto l'occupazione e l'uso degli specchi acquei e delle opere connesse ubicati a Venezia presso Riva San Biagio, Punta della Dogana, Zattere pontile demaniale "Ex Adriatica", nonché tre parcheggi pertinenziali allo scopo di sviluppare il traffico yachting a Venezia.

RICHIESTE DI CHIARIMENTO E RISPOSTE AI QUESITI

1. Con riferimento alla definizione di "territorio" e "mercato obiettivo" (coerenza marketing/traffico), si formulano i seguenti quesiti:

A. Classi dimensionali megayacht: esiste una definizione operativa/attesa di "megayacht" per la proposta (es. >24m, >40m, >60m) o è lasciata al concorrente purché coerente con le infrastrutture?

B. Segmenti preferiti: AdSP attribuisce valore maggiore a traffico charter vs private, homeporting vs transito, lunga sosta vs day call? (per orientare strategia commerciale e A-I/A-II).

Risposta a quesito

A: la presente procedura ha lo scopo di sviluppare il traffico yachting a Venezia. Non è indicata una classe dimensionale attesa, purché la stessa sia coerente con le infrastrutture oggetto del bando.

B: il bando non prevede una preferenza di segmento, ma un criterio A "Traffico" basato sul numero di toccate, cui si rinvia.

2. Nell'art. 10 – Requisiti di ordine speciale - è previsto: "Fatturato globale maturato nei migliori tre anni degli ultimi cinque precedenti a quello in cui è stata pubblicata la gara almeno pari a € 4.000.000,00". Chiediamo conferma se tale previsione debba essere interpretata nel senso che:

- il fatturato medio dei migliori 3 anni selezionati tra gli ultimi 5 debba essere almeno pari a € 4.000.000,00 annui; oppure

- la sommatoria dei fatturati dei suddetti 3 anni debba essere almeno pari a € 4.000.000,00 complessivi (equivalenti quindi a un fatturato medio di circa € 1,33 milioni annui).

Risposta a quesito

Con riferimento al requisito di capacità economica e finanziaria il fatturato globale richiesto pari a € 4.000.000,00 deve intendersi come la sommatoria dei fatturati

maturati nei migliori tre anni degli ultimi cinque precedenti a quello in cui è stata pubblicata la gara.

3. *Con riferimento all'art. 5 – Scomputo del canone demaniale – chiediamo se, ai fini dello scomputo del canone demaniale a seguito degli investimenti proposti, possano essere considerati esclusivamente gli investimenti infrastrutturali oppure anche quelli sovrastrutturali ma difficilmente amovibili, indicati a pagina 11 (es. briccole e bitte).*

Risposta a quesito

Con riferimento agli investimenti riconoscibili di cui all'art. 5 si rinvia all'elenco contenuto all'interno dell'Ordinanza tariffaria n. 117 del 24/02/2025 reperibile sul sito AdSPMAS al seguente link:

<https://trasparenza.port.venice.it/provvedimentiorgani/ordinanza-n-117-del-14-02-2025-canoni-demaniali-anno-2025/>

4. *Si chiede di indicare l'ubicazione dei n. 3 parcheggi pertinenziali previsti nel compendio oggetto di concessione.*

Risposta a quesito

I n. 3 parcheggi saranno ubicati in zona Santa Marta presso l'area denominata "Ex platea lavaggi" (fronte imbarcadero Santa Marta) e hanno una dimensione di 12,5 mq.

5. *Criterio valutativo Traffico - A-I – definizione di portafoglio clienti: si richiede di indicare il proprio portafoglio clienti in termini numerici?*

Risposta a quesito

Il criterio A-I prevede una valorizzazione A-I) Piano di traffico (indicatore quantitativo), in termini di quantità di tocche, nella prospettiva di 10 anni del provvedimento concessorio. Trattandosi di previsioni, il concorrente all'interno della relazione dovrà, tra le altre, evidenziare il "portafoglio clienti" inteso come cluster fornendo informazioni utili al determinarsi del raggiungimento degli obiettivi prefissati, ad esclusione di informazioni che siano soggette a diritti di riservatezza relativi alla sfera personale e/o commerciale.

6. *Con riferimento al "piano servizi" e proposition commerciale (Criterio valutativo Traffico - A-III), si formulano i seguenti quesiti:*

A. *Livello tecnico servizi: quali standard minimi sono attesi per acqua/energia (portata, tensione/potenza disponibile, ridondanza), wi-fi (banda, SLA), servizi crew/guest?*

B. *Servizi premium: servizi come bunkeraggio, waste management avanzato, provisioning, security privata, concierge H24, dogana/immigrazione support, shuttle dedicati sono considerati migliorativi?*

C. Trasferimenti: per “trasferimenti da/per yacht” AdSP intende solo water-taxi/navette o anche logistica terra (NCC, parcheggi VIP, handling bagagli)?

Risposta a quesito

A: trattasi di criterio qualitativo che non prevede standard minimi tenuto conto della non omogeneità della tipologia di ormeggi oggetto del bando. L’elencazione è puramente indicativa e non esaustiva lasciando al concorrente la discrezionalità nella scelta di servizi e della loro qualità che possano aumentare il livello di attrattività del porto di riferimento.

B: vedasi punto A.

C: vedasi punto A.

7. Criterio valutativo B – Investimenti. *Con riferimento ai pali della salute e a quelli della banchina Adriatica, è - possibile valutare l'utilizzo di altre tecnologie per nuovi sistemi di ormeggio ?*

Risposta a quesito

Si conferma che l’operatore economico può proporre investimenti anche relativi a sistemi di ormeggio, ferme restando le autorizzazioni necessarie, ivi comprese quelle ai fini della sicurezza della navigazione della competente Autorità Marittima.

8. Con riferimento alla stipula e produzione di “accordi/preaccordi commerciali”, si formulano i seguenti quesiti (Criterio valutativo Marketing -C-I):

A. Definizione di “evidenza”: quali documenti sono ritenuti idonei a dimostrare “accordi/preaccordi commerciali” (es, contratti quadro, email di intenti, lettere su carta intestata, accordi con broker/agenti)?

B. Requisiti minimi dei documenti: è richiesto che gli accordi riportino obbligatoriamente volumi/toccate, periodo, range dimensionale yacht, economics (tariffe, servizi, fee), esclusiva/non esclusiva?

C. Economics: per “economics” AdSP intende ricavi attesi per toccata, margine operativo, valore contrattuale totale o dettaglio per servizi (ormeggio, acqua/energia, concierge, trasporti)? Indicare quali metriche preferite.

D. Refitting territoriale: cosa si intende per “cantieristica di refitting nautico nell’ambito territoriale” (ambito comunale di Venezia? Città Metropolitana? Regione Veneto? Area AdSP Venezia-Chioggia)?

Risposta a quesito

A: il bando fa riferimento ad accordi/preaccordi commerciali stipulati, riferendosi quindi a impegni effettivamente assunti tra le parti anche in termini pre-contrattuali.

B: come previsto dal disciplinare di gara, trattandosi di un criterio qualitativo, il concorrente dovrà valorizzare i dettagli degli accordi/preaccordi (volumi ed economics e tipologia di natanti, numero di accordi con cantieristica di re-fitting nautico nell’ambito territoriale) finalizzati allo sviluppo del compendio comprensivo.

C: per *economics* si intende una stima economica degli effetti diretti e indiretti dell'operazione contrattuale che si intende attuare al fine di valutare la rilevanza dell'accordo/preaccordo commerciale.

D: per ambito territoriale va inteso quello regionale veneto, che per prossimità può consentire la valorizzazione dei beni e dei servizi offerti.

9. *Con riferimento al “piano fiere, eventi e brand Venezia” (Criterio valutativo Marketing C-II), si formulano i seguenti quesiti:*

A. Aspettative minime: esiste un numero minimo “atteso” di fiere/anno o eventi/anno che orienti il giudizio (es. 3 fiere + 2 eventi)?

B. Fiere ammissibili: AdSP considera più rilevanti fiere nautiche internazionali (es. Monaco, Cannes, Genova) rispetto a eventi luxury/turismo? È possibile includere entrambe le tipologie nel piano?

C. Eventi in concessione: è ammessa l'organizzazione di eventi B2B/B2C sulle aree in concessione (pontile, banchine, parcheggi), e con quali vincoli/permessi?

D. Integrazione con promozione turistica cittadina: sono previsti (o graditi) accordi con enti di promozione (Comune, Regione, DMO, operatori culturali) e come saranno valutati dentro C-II?

Risposta a quesito

A: come previsto dal bando trattasi di criterio qualitativo che non prevede un numero minimo di eventi, ma la presentazione di un piano eventi di promozione e sviluppo brand della destinazione Venezia.

B: come previsto dal bando trattasi di criterio qualitativo per cui è lasciata al concorrente la discrezionalità di individuare e relazionare gli eventi che, secondo la propria esperienza, possano offrire maggiore promozione ai beni in concessione. E' possibile includere entrambe le tipologie.

C: all'interno delle aree in concessione l'operatore economico potrà organizzare gli eventi collegati all'offerta presentata secondo i limiti e le prescrizioni che verranno prescritti dalle autorità competenti.

D: per il criterio C-II eventuali accordi con enti di promozione saranno valutati in relazione all'organizzazione di eventi/meeting/focus di settore.

10. *Con riferimento al rischio “disponibilità accosti” e impatto contrattuale (commerciale) – art. 3, si formulano i seguenti quesiti:*

A. Preavviso e pianificazione: con quale preavviso minimo AdSP può richiedere l'uso delle banchine per interessi generali/eventi (Simposio Marine, Giuramento Morosini, Salone Nautico, 2 giugno, 4 novembre)?

B. Finestre temporali tipiche: per ciascun evento ricorrente indicato nel bando, qual è la durata media di indisponibilità accosti (giorni/ore) storicamente richiesta?

C. Gestione clienti già contrattualizzati: in caso di “requisizione” temporanea, è prevista una procedura coordinata per riprotezione (spostamento su altra

banchina/specchio acqueo) o la gestione resta integralmente in capo al concessionario senza strumenti?

D. Priorità tra banchine: le richieste AdSP/PA impattano tutte le aree indistintamente (San Biagio, Punta della Dogana, Zattere) o esistono priorità/aree più frequentemente interessate?

Risposta a quesito

A: gli eventi indicati sono già pianificati ed evidenziati all'interno del bando.

B: prospetto indicativo di massima da considerarsi limitatamente agli approdi oggetto del bando:

EVENTO	richiesta di accosto iniziale	arrivo/partenza effettivi	navi	Accosti
Simposio delle Marine	1/10 - 11/10/2024	01/10 - 10/10/2024	2	San Biagio - Riva 7 Martiri
Giuramento Allievi Istituto Morosini	25/09 - 11/10/2025		4	San Biagio - Riva 7 Martiri - altro ormeggio da individuare
Salone Nautico e 2 Giugno - Festa della Repubblica	27/05 - 04/06/2024	28/05 - 02/06/2024	3	San Biagio - Riva 7 Martiri - Pontile MARANI
	27/05 - 03/06/2025	27/05 - 02-03/06/2025	3	Riva 7 Martiri - San Biagio - Riva 7 Martiri
4 novembre - Giorno dell'Unità Nazionale	27/10 - 5/11/2024	27/10 - 5/11/2024	2	VE 07 - VE 18/BOE S. MARCO
TOUR VESPUCCI	27/03 - 31/03/2025	27/03 - 31/03/2025	1	San Biagio
	28/03 - 31/03/2025	28/03 - 31/03/2025	1	Pontile Zattere

C: in relazione a ulteriori eventi non preventivamente individuati, le Autorità interessate coopereranno secondo principi di buona fede e collaborazione con il concessionario nel perseguimento dell'interesse pubblico portuale volto allo sviluppo del traffico yachting.

D: vedasi punto B.

11. *Nel criterio valutativo EI – Dotazione organica - è richiesta una dotazione organica di 6 dipendenti per il raggiungimento del punteggio massimo previsto. Chiediamo se tale livello occupazionale minimo debba essere necessariamente raggiunto tramite assunzioni dirette in capo al soggetto partecipante alla gara, oppure se, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo, possano essere considerati anche dipendenti di agenzie interinali e personale distaccato da altre società, purché il personale mediamente impiegato nell'esercizio risulti complessivamente pari ad almeno 6 unità.*

Risposta a quesito

Per occupazione diretta si intendono le assunzioni effettuate direttamente dal concessionario con rapporto di lavoro subordinato.

12. *Nel criterio valutativo EI – Dotazione organica - è richiesta una dotazione organica di 6 dipendenti per il raggiungimento del punteggio massimo previsto. Chiediamo se possano essere inclusi nel computo anche:*

- lavoratori stagionali;
- lavoratori a tempo determinato;
- lavoratori part-time.

Risposta a quesito

Si conferma.

13. *Per il criterio valutativo EI – Struttura organizzativa (Cap. 13) è richiesto: "Rappresentazione della struttura organizzativa che il concorrente si impegna ad attivare per la gestione delle aree e degli ormeggi, con l'indicazione del numero di unità di personale".*

In tale contesto, chiediamo se possa essere descritta una struttura organizzativo-operativa che preveda, nei periodi di maggiore attività, anche il coinvolgimento di personale aggiuntivo esterno alla società partecipante, purché appartenente al medesimo gruppo societario.

Risposta a quesito

Il coinvolgimento di ulteriore personale nei periodi di maggiore attività deve essere, comunque, legato a un rapporto lavorativo (annuale o stagionale, tempo pieno o part time, etc.) come previsto dal bando.

14. *Con riferimento al Piano Economico Finanziario (Cap. 13) è riportato che: "Il Piano Economico Finanziario non sarà utilizzato per l'attribuzione di punteggi, ma acquisito solo come attestazione di equilibrio e sostenibilità dell'offerta e dovrà essere coerente con l'offerta tecnica". Chiediamo conferma che eventuali scostamenti successivi rilevati a consuntivo — in particolare con riferimento all'andamento della domanda, fattore non direttamente governabile dalla società — non costituiscano elemento di pregiudizio per la prosecuzione delle attività esercitate in concessione, purché sia garantito il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario da parte dell'ente aggiudicatario.*

Risposta a quesito

Si conferma, fermo restando che essendo l'offerta tecnica parte integrante ed essenziale del contratto, ai fini dell'inadempimento non verranno valutate unicamente le cause esogene non imputabili al concessionario.

15. *Si chiede conferma che, in caso di aggiudicazione della gara da parte di un RTI, quest'ultimo possa procedere alla costituzione di una società di scopo sotto forma di società di capitali, nella quale trasfondere gli impegni assunti – quali aggiudicatario della gara– nei confronti di AdSP MAS.*

Risposta a quesito

Non si ritiene applicabile alla concessione di bene demaniale marittimo la normativa speciale dettata dal Codice dei contratti pubblici in materia di "Società di scopo". Eventuali modifiche soggettive successive al rilascio della concessione saranno soggette alla preventiva autorizzazione dell'Ente concedente ai sensi dell'art. 46 Cod. Nav..

16. *Si prega di voler confermare che gli investimenti proposti in sede di gara dovranno essere ammortizzati nel periodo di durata della concessione (10 anni) e che quindi non potrà essere valorizzato (in termini di estensione di durata e/o di terminal value) un eventuale residuo di ammortamento al termine della stessa.*

Risposta a quesito

La durata di 10 anni è un valore medio che ricomprende diverse tipologie di investimento ammortizzabili. Il concorrente dovrà proporre un PEF coerente con la durata indicata dal bando, determinando la propria offerta sostenibile anche in relazione alla tipologia di investimento, fermo restando che gli investimenti autorizzati e non completamente ammortizzati potranno costituire valore di subentro della concessione secondo normativa vigente.

17. Si chiede di voler indicare se tutti i soggetti facenti parte di un costituendo RTI debbano possedere i requisiti di ordine speciale indicati all'art. 10 del bando di gara e in caso affermativo in che misura.

Risposta a quesito

In caso di raggruppamento temporaneo di imprese i requisiti di ordine speciale devono essere posseduti dal raggruppamento nel suo complesso, ferma restando la necessità che l'esecutore sia in possesso degli eventuali requisiti prescritti per la prestazione che lo stesso si è impegnato a realizzare.

18. Si chiede se la mandante di un costituendo RTI verticale che gestirà, nell'ambito della concessione, unicamente le attività commerciali e di erogazione dei servizi complementari alla clientela e non la gestione diretta delle banchine – di competenza esclusiva della mandataria – debba essere in possesso di tutti i requisiti di ordine speciale indicati all'art. 10 del bando di gara.

Risposta a quesito

Vedasi punto 17.

19. Si chiede di confermare la possibilità di ricorrere per la partecipazione alla gara all'istituto dell'avvalimento – eventualmente anche interno al RTI - ai sensi dell'art. 104 del d.lgs. 36/2023.

Risposta a quesito

Si conferma l'ammissibilità dell'avvalimento, quale istituto di derivazione comunitaria finalizzato a garantire la massima partecipazione alle procedure concorsuali pubbliche. Nel caso di utilizzo dell'istituto sarà necessario l'inserimento all'interno della documentazione amministrativa di un valido contratto di avvalimento.

20. Si chiede di voler confermare che, in caso di aggiudicazione ad un RTI e di successiva costituzione di una newco tra i medesimi soggetti facenti parte del RTI, quest'ultima possa subentrare nella gestione della concessione ai sensi dell'art. 46 del codice della navigazione.

Risposta a quesito

Si conferma la possibilità in capo al RTI concessionario di presentare istanza di subingresso nella concessione ai sensi dell'art. 46 Cod. Nav. da parte di una newco costituita tra i medesimi soggetti raggruppati.

21. Si chiede (i) di esplicitare l'istruttoria e i criteri in base ai quali è stato determinato il canone, con la sua scomposizione nelle componenti tabellari (specchi acquei, parcheggi ex D.L. 400/1993, Tariffario AdSPMAS) e nelle eventuali componenti commisurate al valore di mercato o discrezionali; (ii) di rendere noti i dati storici di traffico e di fatturato del compendio utilizzati in istruttoria, necessari a ogni concorrente per una stima consapevole dei ricavi; (iii) di chiarire come il canone così determinato sia ritenuto compatibile con il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario alla luce dei ricavi storici del compendio; (iv) conseguentemente, di rideterminare il canone a base di gara su livelli sostenibili — anche mediante riconduzione al minimo tariffario di legge (art. 7 D.L. 400/1993) ovvero introduzione di un canone progressivo parametrato ai volumi di traffico effettivamente conseguiti — o, in alternativa, di prevedere idonee misure di sostegno o riequilibrio ai sensi dell'art. 177, comma 6, del D.lgs. 36/2023, ferma la possibilità di ampliamento del compendio.

Risposta a quesito

Il canone demaniale è stato determinato sulla base del vigente tariffario approvato con Ordinanza AdSPMAS n. 117/2025 in forza dell'autonomia riconosciuta alle AdSP dall'art. 7 della L. 400/1993, con applicazione dei relativi coefficienti sulla base dell'ubicazione, dell'estensione e delle condizioni, ivi compreso il livello di infrastrutturazione esistente, dell'area oggetto di concessione.

BENE	VOCE	U.M.	QUANTITA'	TARIFFA*	TIP	QUAL	TEMP	SOG	SINT	SUB TOT ANNUO
BANCHINA ADRIATICA (Canale della Giudecca - Fondamenta Zattere)	"banchine"	m	111,95	1.300,00 €	1	1	0,7	0,9	0,81	117.883,35 €
CAMPO BRICCOLE (Canale della Giudecca)	893	mq	9250	54,99 €	0,8	0,7	0,7	0,9	0,66	335.713,95 €
RIVA SAN BIAGIO (Bacino San Marco)	"banchine"	m	96,35	1.300,00 €	1	1	0,7	0,9	0,81	101.456,55 €
Totale canone ORMEGGI										555.053,85 €
PARCHEGGI scoperti pertinenziali (Santa Marta)	702	cad	3	1.306,48 €	1,2	1,1	1	0,9	0,99	3.880,25 €
										TOT ANNUO
										558.934 €

* Tariffa 2025 in aggiornamento per l'anno 2026

Si ricorda, altresì, che gli eventuali investimenti proposti da parte dell'aspirante concessionario saranno ammessi secondo Ordinanza AdSPMAS n. 117/2025, a scomputo nella misura massima da abbattersi in attuazione dei criteri di legge vigenti fino alla percentuale massima pari al 50% dell'importo nominale del canone.

Dall'istruttoria condotta, anche sui dati del gestore uscente, peraltro, disponibili mediante accesso ai documenti depositati presso la competente CCIAA, i ricavi derivanti dall'attività già al target minimo di 100 toccate coprono ampiamente il costo del canone.

Va, peraltro, sottolineato, come dalla qualificazione sopra chiarita di contratto attivo, ne deriva una maggiore libertà economica del concessionario di determinare nella propria offerta le condizioni di gestione imprenditoriale e di uso del bene pubblico che consentano, nell'ottica di sviluppo del traffico yachting perseguito dal bando, la sostenibilità della concessione rispetto ad un canone valorizzato secondo tariffario.

L'anno 2025 ha registrato un numero di toccate pari a 111 con una sosta media di 3,5 giorni, in netto aumento rispetto agli anni post covid.

ANNO	2021	2022	2023	2024	2025	MEDIA 2021-2025
N YACHT	69	84	70	95	111	85,80
SOSTA MEDIA	3,6	4,6	5,3	4,3	3,5	4,26

22. *Si chiede di chiarire la natura, la frequenza e la durata massima annua degli utilizzi riservati, distinguendo gli usi richiesti da Pubbliche Amministrazioni per attività marittime e portuali (art. 34, comma 1, Reg.) dagli usi ulteriori; di formulare un calendario presunto - preventivo e ricorrente di anno in anno e/o a cadenza semestrale sulla base del quale l'operatore possa programmare le prenotazioni, di limitare l'uso gratuito alle sole funzioni istituzionali marittimo-portuali; di confermare che, per gli usi riservati, gli oneri di manutenzione ordinaria e i consumi restano a carico dell'amministrazione usuaria ai sensi dell'art. 34, comma 1, del Regolamento; e, per gli utilizzi ulteriori, di prevedere un meccanismo di indennizzo o di riequilibrio del PEF, ovvero la loro quantificazione preventiva ai fini dell'offerta.*

Risposta a quesito

Oltre ai casi espressamente previsti e calendarizzati all'interno del bando di gara per esigenze della Marina Militare, l'Autorità concedente si riserva per finalità legate agli interessi generali del Porto di Venezia o dei traffici marittimi l'utilizzo dei beni oggetto di concessione.

Come noto, l'utilizzo esclusivo dei beni demaniali da disciplinarsi mediante concessione costituisce un'eccezione rispetto al principio generale della fruizione collettiva e indifferenziata dei beni pubblici.

Per tale motivo, in casi di particolare emergenza o in presenza di superiori interessi pubblici, l'Ente può utilizzare le banchine per l'ormeggio e per le soste e ciò senza alcun rimborso o indennizzo a favore della concessionaria, ferma restando la proporzionale riduzione del canone per le giornate di messa fuori esercizio della banchina e relativi oneri.

Trattasi di eventi eccezionali che non è possibile calendarizzare.

Nel caso di disequilibrio del Piano Economico Finanziario collegato al mancato utilizzo del bene per fatto della Pubblica Amministrazione (fattore esogeno), si potrà procedere al riequilibrio dello stesso.

23. *Si chiede di predeterminare in modo oggettivo e vincolante i criteri, la base di calcolo, le condizioni e la tempistica dello scomputo, così da renderlo certo e calcolabile ex ante ai fini della formulazione dell'offerta e del PEF; di esplicitare il criterio di ricalcolo (aumento) del canone in conseguenza degli investimenti, fornendone una simulazione sul valore target di 2.000.000,00 €; e di chiarire il trattamento, in termini di indennizzo, degli investimenti non ammortizzati al termine della concessione.*

Risposta a quesito

Ai sensi dell'art. 3, comma 1 lett. c) del D.L. 400/1993 e dell'art. 24 del Regolamento Concessioni Demaniali AdSPMAS la riduzione massima del 50% si riferisce al canone annuo e si applica per gli anni di concessione a partire dalla conclusione dell'investimento.

La discrezionalità che l'Amministrazione si riserva nel calcolo dell'abbattimento è meramente tecnica in quanto legata alla presenza di determinati presupposti che verificati comportano l'applicazione della riduzione, ovvero:

- 1) investimento;
- 2) presentazione delle fatture;
- 3) verifica di ammissibilità dell'investimento secondo elencazione di cui all'Ordinanza Tariffaria AdSPMAS n. 117/2025.

Si conferma che gli investimenti che comportino modifica degli asset esistenti con inserimento di nuovi voci di canone (es. nuovo fabbricato, nuovi sottoservizi a miglioramento delle infrastrutture etc.) saranno oggetto di valorizzazione secondo Ordinanza tariffaria vigente, fermi restando gli abbattimenti come sopra descritti.

Gli investimenti autorizzati e non completamente ammortizzati potranno costituire valore di subentro della concessione secondo normativa vigente.

24. Si chiede di chiarire le ragioni e l'istruttoria a fondamento della durata decennale fissa, dando evidenza della verifica di congruità rispetto al recupero dell'investimento target (~2.000.000,00 €, oltre agli oneri di manutenzione straordinaria posti a carico del concessionario dall'art. 24, comma 1, del Regolamento); e di valutarne l'estensione o la modulazione in funzione del piano di investimenti e del relativo ammortamento.

Risposta a quesito

Ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav. *"L'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo"*.

Nel caso di specie l'Amministrazione concedente, anche sulla base della consultazione di mercato ha ritenuto congrua una durata della concessione pari a 10 anni come indicata dagli operatori partecipanti, rispetto ai 5 anni fissati nel precedente bando.

La durata di 10 anni è un valore medio che ricomprende diverse tipologie di investimento ammortizzabili.

Il concorrente dovrà proporre un PEF coerente con la durata indicata dal bando, determinando la propria offerta sostenibile anche in relazione alla tipologia di investimento, fermo quanto previsto al precedente punto 23 con riferimento a un possibile valore di subentro.

25. *Si chiede (i) di chiarire il parametro di commisurazione del requisito di fatturato e la sua coerenza con il valore stimato della concessione, confermando altresì che l'importo di 4.000.000,00 € si intende cumulato sul triennio migliore e non riferito a ciascun esercizio; (ii) di rimodularlo ove ne risulti la sproporzione rispetto all'effettiva dimensione economica dell'affidamento; (iii) di precisare che l'esperienza nella gestione di strutture per la nautica da diporto è ammessa a comprova del requisito tecnico anche se maturata in contesti normativi equivalenti, inclusi quelli di altri Stati membri, e anche mediante contratti di gestione operativa svolta per conto di soggetti concessionari; (iv) di chiarire le modalità di possesso dei requisiti in caso di raggruppamento temporaneo (cumulabilità del fatturato; soggetto cui è richiesta l'esperienza tecnica; eventuali quote minime); (v) di confermare l'ammissibilità dell'avvalimento per i requisiti di ordine speciale, indicandone condizioni e documentazione.*

Risposta a quesito

Vedasi punto 2.

La giurisprudenza e la normativa hanno già valutato congruo un fatturato globale non superiore al doppio del valore stimato dal contratto.

Nel caso di specie è stato richiesto un fatturato globale inferiore al valore del contratto quantificato, ai fini della determinazione dei requisiti e della garanzia provvisoria, in € 5.589.340,00.

Con riferimento ai *Requisiti di capacità tecnica e professionale* correttamente si fa riferimento ad attività coerenti con quelle previste dal bando e il riferimento al D.P.R. 509/1997 è chiaramente un riferimento al tipo di attività (realizzazione e gestione di strutture destinate alla nautica da diporto), non una preclusione a soggetti dell'Unione Europea, cui il bando è peraltro rivolto.

Vedasi punto 17.

Vedasi punto 19.

26. *Si chiede di pubblicare esemplificazioni numeriche del funzionamento delle formule; di chiarire le modalità di gestione di eventuali offerte anomale o palesemente sovradimensionate (richiesta di giustificativi in contraddittorio, verifica di sostenibilità rispetto al PEF asseverato, eventuale esclusione); e di indicare i presidi posti a tutela della par condicio e della prevedibilità del punteggio.*

Risposta a quesito

Il bando contiene la spiegazione dettagliata della formula che verrà utilizzata in sede di attribuzione dei punteggi. La prevedibilità del punteggio è garantita dall'indicazione, oltre che delle formule da utilizzarsi, anche dei criteri e pesi applicabili.

Nelle procedure ad evidenza pubblica finalizzate alla stipula di contratti attivi di concessione d'uso di beni pubblici, l'Amministrazione non ha l'obbligo di attivare il subprocedimento di verifica dell'anomalia dell'offerta, che sussiste, come adempimento obbligatorio, solo per le procedure assoggettate alla disciplina del Codice dei contratti pubblici. Tuttavia, per giurisprudenza consolidata nelle gare pubbliche la fase di verifica della congruità dell'offerta, anche laddove non è obbligatoria, è rimessa alla discrezionalità dell'Amministrazione, che può disporla

con una determinazione sindacabile in sede giurisdizionale solo se macroscopicamente irragionevole ovvero irrazionale, illogica ovvero viziata da travisamento dei fatti.

L'offerta tecnica costituisce, comunque, parte integrante ed essenziale del contratto: tutte le migliorie, le caratteristiche e le modalità esecutive presentate in sede di gara vincolano l'aggiudicatario, e la loro eventuale disattenzione per motivi ad esso imputabili costituisce inadempimento contrattuale, valutabile ai fini della decadenza ex art. 47 Cod. Nav.

***27.** Si chiede di chiarire: (i) quali dati storici abbiano supportato l'introduzione del criterio A-II e quante unità abbiano effettivamente effettuato soste invernali nelle aree oggetto della concessione negli ultimi anni; (ii) quali analisi di mercato siano state svolte per ritenere realisticamente sviluppabile il traffico invernale presso gli accosti oggetto di gara; (iii) se il criterio sia stato costruito sulla base di dati storici effettivamente registrati nelle aree interessate ovvero sulla base di mere assunzioni prospettiche; (iv) quali siano gli elementi oggettivi che hanno condotto a ritenere il traffico invernale un indicatore significativo della qualità dell'offerta e quali verifiche siano state effettuate circa la reale idoneità delle banchine interessate a supportare tale tipologia di utilizzo.*

Risposta a quesito

Il numero di toccate invernali inserito in bando rappresenta solamente il 10% rispetto al totale delle toccate (v. target minimo e massimo).

Lo yachting nei periodi di bassa stagionalità è un obiettivo del bando finalizzato, per l'appunto, allo sviluppo di tale traffico e dei servizi ad essi connessi come richiesti ai concorrenti con criteri A-III e C-I.

L'AdSPMAS ha affidato uno studio specialistico inerente all'analisi di mercato del settore delle infrastrutture e dei servizi portuali per gli yacht a società del settore dotata di significativa e consolidata esperienza nonché capacità professionale nella redazione di analisi di mercato e valutazione degli investimenti nel settore dello yachting.

***28.** Si chiede di indicare i soggetti abilitati all'asseverazione del PEF, i contenuti minimi richiesti (orizzonte, struttura di costi e ricavi, indicatori di sostenibilità) e il formato; di chiarire da chi e con quali modalità sarà accertata la coerenza del PEF con l'offerta tecnica, richiesta a pena di esclusione; e di confermare che, ove l'asseverazione evidenzia l'impossibilità dell'equilibrio in ragione del canone, si procederà alla rideterminazione delle condizioni economiche di gara.*

Risposta a quesito

Con riferimento ai soggetti abilitati all'asseverazione il bando non contiene una specificazione dell'ambito soggettivo dei soggetti abilitati, per cui si rinvia alla normativa di riferimento di cui al D.lgs. n. 39/2010 che disciplina le competenze e le responsabilità connesse alla revisione contabile, che si applica parimenti alle persone fisiche e alle società iscritte nel registro ai sensi dell'art. 2.

Come previsto dal bando il concorrente dovrà presentare un Piano Economico Finanziario regolarmente asseverato in formato:

- cartaceo e,
 - digitale editabile su apposito supporto informatico;
- corredato da apposita relazione illustrativa con analisi costi e ricavi, atto a dimostrare la concreta capacità del concorrente di eseguire correttamente la prestazione attraverso la **prospettazione di un equilibrio-economico finanziario** coerente con l'offerta proposta.

L'orizzonte temporale è quello decennale previsto dal bando. Non è previsto uno specifico format del PEF che dovrà essere redatto secondo le normali regole contabili in coerenza con le assunzioni dell'offerta.

Il PEF presentato dovrà essere in equilibrio. L'asseveratore, all'uopo incaricato, attesterà la correttezza e la congruità delle poste utilizzate per l'elaborazione del PEF fornendo una positiva valutazione sugli elementi economici (costi e ricavi del progetto) e finanziari (composizione delle fonti di finanziamento) verificandone l'equilibrio in relazione ai flussi di cassa generati dal progetto, sulla base delle stime fornite dall'impresa.

29. Si chiede (i) ai sensi del § 9 del Bando, di rendere disponibili gli estratti, i sunti e i documenti relativi alle informazioni pertinenti acquisite o scambiate nel corso della consultazione di mercato; (ii) di chiarire se i parametri-obiettivo del Bando (200 toccate/anno e 2.000.000,00 € di investimenti quali target; 100 toccate e 800.000,00 € quali soglie) siano stati definiti all'esito di detta consultazione e su quali dati istruttori riposino; (iii) di precisare se soggetti che abbiano partecipato alla preparazione della procedura intendano concorrere e quali misure siano adottate ai sensi dell'art. 78 del D.lgs. 36/2023; (iv) di valutare la proroga del termine di presentazione delle offerte in misura adeguata, anche in conseguenza delle modifiche eventualmente apportate.

Risposta a quesito

Vedasi Allegato "AUDIZIONE 09/07/2025 PER PUNTI".

Si ricorda che il principio dell'anonimato dei concorrenti, a presidio del quale sono poste anche sanzioni penali, costituisce uno dei pilastri delle procedure ad evidenza pubblica e, pertanto, non possono essere fornite informazioni su eventuali ulteriori soggetti partecipanti alla procedura prima della scadenza del termine delle offerte. Il termine di 60 giorni si ritiene congruo.

30. Si chiede di pubblicare, con congruo anticipo rispetto alla scadenza, lo schema di atto concessorio, unitamente alla quantificazione (o al criterio di quantificazione) della cauzione definitiva e delle ulteriori garanzie richieste; in difetto, di esplicitare quantomeno il contenuto essenziale delle clausole in materia di penali, decadenza, revisione, manutenzioni e riconsegna dei beni.

Risposta a quesito

Si rappresenta che come previsto dal bando "Per tutto quanto non previsto nel presente Bando pubblico e relativi allegati si fa espresso riferimento al Codice della

Navigazione e al relativo Regolamento per l'Esecuzione e alle vigenti disposizioni legislative e regolamentari, comunque obbligatorie, che disciplinano la materia e al Regolamento delle Concessioni Demaniali Marittime 2026 adottato dal Comitato di Gestione AdSPMAS con Delibera n. 3 del 10.02.2026".

In base al quadro regolatorio e normativo richiamato:

1) le garanzie sono quelle previste dall'art. 17 Reg. Cod. Nav. e art. 22 del Regolamento Concessioni Demaniali Marittime dell'AdSPMAS, il cui importo – che per legge non potrà essere inferiore a due annualità del canone – terrà conto degli impegni assunti dal Concessionario nell'offerta anche in relazione agli investimenti proposti.

2) Non sono previste penali.

3) Le cause di decadenza sono quelle previste dall'art. 47 Cod. Nav. e art. 31 del Regolamento Concessioni Demaniali AdSPMAS.

Le clausole dell'atto di concessione quali scopo, durata, canone, obblighi di manutenzione, rinuncia, decadenza, revoca etc. sono desumibili dal bando, dal Regolamento Concessioni Demaniali Marittime AdSPMAS, dal Codice della Navigazione e dal relativo Regolamento di attuazione, ferme restando le eventuali peculiarità legate all'offerta tecnica del concorrente e/o alle prescrizioni che verranno rese dalle Autorità competenti in ordine al rilascio della concessione e alla realizzazione degli investimenti proposti.

31. *Si chiede di esplicitare, già in fase di gara, i presupposti, le soglie di rilevanza, le tolleranze, i termini e la procedura della decadenza (ivi compresi i termini che saranno fissati nell'atto ai sensi dell'art. 47, lett. a, b e d, cod. nav. e il regime degli scostamenti dagli impegni di offerta ai fini della lett. f), nonché il trattamento degli investimenti non ammortizzati in caso di cessazione anticipata del rapporto.*

Risposta a quesito

Con riferimento all'avvio delle procedure di decadenza la valutazione è rimessa alla discrezionalità dell'Ente concedente secondo quanto previsto dall'art. 47 Cod. Nav. e dall'art. 31 del Regolamento Concessioni Demaniali AdSPMAS.

Il numero di rate che comporta la decadenza è calibrato sul doppio del canone annuale, quale somma minima garantita dalla cauzione ex art. 17 Reg. Cod. Nav.

32. *Si chiede chiarire: (i) gli effetti di ritardi o dinieghi autorizzativi non imputabili al concessionario sul regime degli impegni di offerta, con esclusione di decadenza e penali e rimodulazione del cronoprogramma; (ii) se gli importi di investimento dichiarati ai fini del punteggio B-I restino vincolanti anche per opere non assentite e se sia ammessa la sostituzione con investimenti alternativi di pari valore; (iii) se e da quando il canone — ove medio tempore incrementato in ragione degli investimenti autorizzati — venga ricalcolato in caso di mancata o parziale realizzazione per fatto non imputabile, con relativo congruaggio anche per le annualità pregresse; (iv) le modalità di riequilibrio (art. 192) o di adeguamento della durata a fronte della contrazione dell'orizzonte di ammortamento.*

Risposta a quesito

Si conferma che ai fini della valutazione dell'inadempimento non si terrà conto di cause esogene non imputabili al concessionario.

Nel caso di impossibilità di realizzazione di un investimento per cause non imputabili al concessionario che comportino variazioni nell'equilibrio del PEF, le parti, secondo buona fede, potranno rinegoziare la concessione senza alterarne la natura nel rispetto dei principi della *par condicio* dei concorrenti.

33. *Si chiede (i) di rendere disponibili le risultanze ispettive e documentali in possesso dell'Autorità (verifiche statiche, condition survey, certificazioni, eventuali prescrizioni in essere) relative a banchine, pontile, briccole e parcheggi; (ii) di chiarire se il mantenimento dei fondali alle quote indicate nel Bando (-8,50/-10,00 m) e gli eventuali dragaggi siano a carico del concessionario o dell'Autorità; (iii) di precisare consistenza, capienza e regime d'uso dei tre parcheggi in zona Santa Marta, dei quali il § 2 non fornisce alcuna descrizione; (iv) di chiarire lo stato delle attuali occupazioni del compendio, i tempi di messa a disposizione dei beni e la decorrenza del canone rispetto alla effettiva consegna, anche in relazione alla stagionalità dei ricavi.*

Risposta a quesito

Il bando prevede un sopralluogo obbligatorio finalizzato, tra le altre cose, alla verifica delle infrastrutture e dei beni oggetto di concessione.

La scrivente Autorità non è in possesso di una certificazione che attesti lo stato attuale del sistema di ormeggi intesi come Riva San Biagio, Punta della Dogana e Pontile demaniale denominato "Ex Adriatica".

In data 19/02/2015 sono stati ultimati lavori di straordinaria manutenzione del Pontile demaniale denominato Ex-Adriatica consistenti nella sostituzione delle barre Dywidaf di post tensione.

Si precisa che sono stati da ultimo effettuati i interventi manutentivi di sostituzione di pali ammalorati: n. 24 nello specchio acqueo di Punta della Dogana e n. 18 in Banchina ex Adriatica per un totale di n. 42 pali.

Ai sensi dell'art. 6 della L. 84/94 il mantenimento dei fondali rientra tra le attività istituzionali dell'AdSPMAS.

Con riferimento alle condizioni di utilizzo, si rinvia alle Ordinanze della competente Capitaneria di Porto di Venezia, nonché alle prescrizioni che verranno rilasciate in sede di richiesta del parere di competenza successivamente all'aggiudicazione della gara.

Non risultano ad oggi prescrizioni specifiche dell'Autorità marittima che limitino l'utilizzo dei beni, se non in via generale che:

a. l'ingombro degli specchi acqueei non dovrà eccedere le superfici oggetto di concessione, al fine di non creare interferenze con la regolarità del traffico navale lungo i canali lagunari marittimi di riferimento;

- b. sui pali di ormeggio/gruppi briccole devono essere posizionati targhe indicanti gli estremi dell'atto concessorio;
- c. le unità navali siano ormeggiate secondo la buona arte marinaresca, utilizzando le prese a terra predisposte allo scopo e mediante apposizione di idonei respingenti/parabordi;
- d. l'accesso a bordo sia effettuato utilizzando mezzi conformi alla normativa di settore;
- e. i gruppi briccole ed il pontile Adriatica siano oggetto di attività ispettiva/manutentiva da parte di personale abilitato, al fine di garantirne l'efficienza e la sicurezza degli ormeggi.

I n. 3 parcheggi saranno ubicati in zona Santa Marta presso l'area denominata "Ex platea lavaggi" (fronte imbarcadere Santa Marta) e hanno una dimensione di 12,5 mq.

La consegna avverrà a seguito dell'esperimento della procedura ad evidenza pubblica e dell'ottenimento dei pareri necessari al rilascio della concessione demaniale.

Nelle more dell'espletamento della procedura ad evidenza pubblica, il concessionario uscente ha richiesto il rilascio di una concessione ex art. 10 Reg. Cod. Nav. la cui durata è parametrata a quella di individuazione dell'aggiudicatario e comunque non oltre il 31/12/2026.

Ai sensi dell'art. 16 Reg. Cod. Nav. "Il concessionario deve corrispondere anticipatamente le singole rate del canone, nella misura ed alle scadenze determinate nell'atto di concessione".

34. *Si chiede di chiarire: (i) se sia ammesso, previa autorizzazione, l'affidamento a terzi della gestione di attività oggetto della concessione o di attività secondarie ai sensi dell'art. 45-bis cod. nav.; (ii) se il concessionario sia libero nella determinazione delle tariffe di ormeggio e dei servizi, ovvero se esse siano soggette ad approvazione dell'Autorità; (iii) come debba intendersi l'orizzonte decennale del piano di traffico indicato negli atti (2026-2036, dalla "presumibile data di stipula") ove la stipula intervenga successivamente; (iv) l'ammontare stimato delle spese di pubblicazione poste a carico dell'aggiudicatario.*

Risposta a quesito

Si conferma che è consentito l'istituto dell'art. 45-bis cod.nav.

Non è prevista approvazione delle tariffe da parte dell'AdSPMAS non trattandosi di concessione di servizio, ma di concessione di beni demaniali, ferma restando la necessità che le tariffe consentano un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

L'orizzonte decennale farà data dalla decorrenza dell'atto di concessione.

Le spese di pubblicazione ammontano a € 2.820,00 IVA e bolli inclusi.

35. *Con riferimento alla documentazione da inserire nella "Busta 2 – Richiesta di concessione – Documentazione tecnica", si chiede di confermare se, oltre alle relazioni previste dal Disciplinare (massimo 10 pagine per ciascun criterio, da A a E),*

sia consentito allegare documentazione integrativa a supporto dell'offerta, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, schemi, tabelle, lettere di intenti, accordi di collaborazione con soggetti terzi o altra documentazione esplicativa.

Si chiede altresì di precisare se tale documentazione allegata possa essere valutata dalla Commissione ai fini dell'attribuzione del punteggio tecnico, e se sia considerata aggiuntiva rispetto al limite massimo di 10 pagine previsto per ciascuna relazione tecnica, oppure debba essere ricompresa nel computo delle pagine previste dal Bando.

Risposta a quesito

Come previsto dal bando di gara ciascuna delle 5 relazioni (da criterio A a E) dovrà essere costituita da un numero massimo di 10 pagine, in formato A4, redatte con carattere Times New Roman, dimensione 12, interlinea 1,5, numero max di righe per pagine 25. Sono escluse dal conteggio le copertine e gli eventuali sommari.

Le informazioni oggetto di valutazione da parte della Commissione dovranno essere contenute nelle rispettive sezioni di ciascuna relazione secondo la suddivisione indicata nel bando.

Le allegazioni aggiuntive previste dal bando oggetto di valutazione da parte della Commissione riguardano unicamente i curricula di cui al criterio E-II relativi ai profili incardinati nella struttura commerciale dedicata.

Il Direttore Demanio e Lavoro Portuale

Dott.ssa Lorenza Palma