N. 02547/2010 REG.SEN.
N. 00927/2010 REG.RIC.

R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

ex art. 21 e 26 della legge 1034/71 e successive modifiche e integrazioni,

Sul ricorso numero di registro generale 927 del 2010, proposto da:

Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. S.r.l., in persona del suo legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avv. Alessio Vianello, dall'Avv. Matteo Munarin e dall'Avv. Alessandro Veronese, con domicilio eletto presso il suo studio in Venezia-Marghera, via delle Industrie, 19/C P. Libra;

contro

Capitaneria di Porto di Venezia, in persona del Comandante *pro tempore*, e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*, costituitisi in giudizio, rappresentati e difesi dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato, domiciliataria *ex lege* in Venezia, San Marco, 63; Autorità Portuale di Venezia, in persona del

suo Presidente *pro tempore*, costituitosi in giudizio, rappresentato e difeso dall'Avv. Francesca Gravili e dall'Avv. Francesco Acerboni, con domicilio eletto presso lo studio di quest'ultimo in Venezia-Mestre, via Torino, 125;

e con l'intervento di

ad opponendum:

Associazione Imprese di Spedizione Venezia e Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*, rappresentati e difeso dall'Avv. Davide Menegotto, con domicilio eletto presso il suo studio in Venezia, via Pescheria Vecchia, 1;

per l'annullamento

previa sospensione dell'efficacia,

dell'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia 30.4.2010.n. 41 recante modificazioni al Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel porto di Venezia (approvato con Decreto del Ministro dei Trasporti dd. 18. febbraio 2010); nonchè di ogni atto annesso connesso o presupposto ed in particolare, ove occorra, della nota Prot. APV/98720-MARSK-DPSS/3292 dd. 3 marzo 2010, a firma del Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia e recante *"Proposta di nuovo regolamento per il servizio di rimorchio nel Porto di Venezia"* con annessa bozza di regolamento e della nota Prot. APV/11120-MARSK-DPSS/6384 dd. 30 aprile 2010 recante l'intesa a' sensi dell'art. 14 della L. 28 gennaio 1994 n. 84; e – ancora – per il risarcimento dei danni discendenti dagli atti impugnati.

Visto il ricorso con i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Capitaneria di Porto Venezia e di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Autorità Portuale di Venezia;

Visto l'atto di intervento *ad opponendum* dell'Associazione Imprese di Spedizione Venezia e dell'Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nella camera di consiglio del giorno 9 giugno 2010 il dott. Fulvio Rocco e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Avvisate le stesse parti ai sensi dell'art. 21 decimo comma della legge n. 1034/71, introdotto dalla legge n. 205/2000;

Il ricorso in epigrafe va respinto, per quanto qui appresso specificato.

La ricorrente Rimorchiatori Riuniti Panfilo & C. S.r.l. chiede l'annullamento dell'Ordinanza del Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Venezia n. 42/01 dd. 30 aprile 2010 con la quale, a decorrere dalle ore 01.00 dell'1 maggio 2010 e per un periodo sperimentale di sei mesi, sono disposte deroghe al vigente Regolamento per il servizio di rimorchio nel Porto di Venezia reso esecutivo con ordinanza n. 24/08 dd. 29 febbraio 2008 dello stesso Capo del Compartimento Marittimo.

Secondo la ricorrente, tale ordinanza, nel testo riportato nel proprio

doc. 10, contemplerebbe le seguenti deroghe, inapplicabili comunque nelle ipotesi di sopravvenute condizioni meteo marine sfavorevoli:

a) deroga all'utilizzo del rimorchio, assentibile dall'Autorità Marittima *"previa formale istanza"* limitatamente al trasferimento da e per la bocca di porto, per le navi *portacontainer* che non trasportino merci pericolose, con stazza non superiore a 35.000 GT a 35.000 GT (*Gross Tonage*), munite di doppia elica e di *bow thruster* di potenza adeguata e che abbiano effettuato con successo almeno tre toccate (arrivo e partenza) nel Porto di Venezia con l'uso del rimorchiatore;

b) deroga, sempre assentibile dall'Autorità Marittima *"previa formale istanza"*, all'utilizzo del rimorchio anche per l'evoluzione a beneficio delle navi *portacontainer* aventi stazza non superiore a 4.000 G.T. ovvero con lunghezza f.t. (*fuori tutto*) non superiore a m. 105, che attracchino a taluni ormeggi di Venezia-Marghera tassativamente indicati (A10, A11, A12, A13, A14, A15, B16, B17, B18, B19, B20, B21, B22, B23, B24, B25, B26, B27, B28 e B29) e che abbiano effettuato con successo almeno tre toccate nel Porto di Venezia con l'uso del rimorchiatore;

c) deroga, sempre assentibile dall'Autorità Marittima "previa formale istanza", all'utilizzo del rimorchio per le navi Ro/RO e Ro/ro pax non trasportanti merci pericolose con stazza non superiore a 45.000 GT, dotate *bow thruster* di potenza adeguata nonché di doppia elica e che abbiano effettuato con successo almeno tre toccate nel Porto di Venezia con l'uso del rimorchiatore;

d) deroga, sempre assentibile dall'Autorità Marittima *"previa formale*

istanza", all'utilizzo del rimorchio tranne che per le fasi di ormeggio e di disormeggio a beneficio delle navi *Ro/Ro* e *Ro/ro pax* non trasportanti merci pericolose e elica, che abbiano effettuato con successo almeno tre toccate nel Porto di Venezia con l'uso del rimorchiatore ma prive di *bow thruster* di potenza adeguata nonché di doppia elica.

Ciò posto, va evidenziato che:

1) E' infondata la censura di violazione dell'art. 102 c.n., in forza del quale – come è ben noto – "le norme sulla disciplina del servizio di rimorchio in ciascun porto marittimo sono stabilite da regolamenti locali, approvati dal Ministro (delle Infrastrutture e dei Trasporti)".

Il Collegio reputa, in adesione alla tesi fatta valere nel presente giudizio dall'Autorità Portuale di Venezia ma in dissonanza con quella del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (il quale – per l'appunto – nelle proprie memorie defensionali, ha preannunciato l'imminente emanazione di un provvedimento ministeriale che, recependo l'ordinanza qui impugnata, approverà nuovamente il Regolamento per il servizio di rimorchio nel Porto di Venezia consentendo di estrapolare la disciplina strettamente attinente alla sicurezza della navigazione di competenza della Capitaneria di Porto), che sull'articolo del codice testè riportato si sono prodotti impliciti effetti abroganti, perlomeno parziali, per effetto dell'art. 14, comma 1-ter, della L. 28 gennaio 1994 n. 84 come introdotto dall'art. 2 del D.L. 21 ottobre 1996 n. 535, convertito in L. 23 dicembre 1996 n. 647 ed in forza del quale "nei porti sede di Autorità portuale la disciplina e

l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1- bis" (ossia dei servizi tecnico-nautici di pilotaggio, ormeggio, battellaggio e – per quanto qui segnatamente interessa – di rimorchio) "sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità portuale. In difetto di intesa provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione" (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Ciò infatti significa che nei porti nei quali è istituita un'Autorità Portuale – come, per l'appunto, a Venezia – che *"la disciplina e l'organizzazione"* del servizio di rimorchio è co-determinata mediante intesa tra l'Autorità medesima e la Capitaneria di Porto, essendo quest'ultima segnatamente responsabile della polizia e della sicurezza della navigazione a' sensi dell'art. 59 reg. c.n., e che la competenza del Ministero è individuata in via residuale nella sola ipotesi di mancato raggiungimento dell'intesa medesima.

Diversamente argomentando, anche al di là del chiaro tenore letterale della disposizione contenuta nel predetto comma 1-ter, verrebbero per certo eluse le finalità di generale snellimento dell'azione amministrativa in ambito portuale perseguite dalla L. 84 del 1994 e dalle sue modifiche susseguentemente introdotte; senza sottacere, poi, che la sopravvivenza del potere ministeriale di approvazione di cui all'art. 102 c.n. anche per i porti affidati all'amministrazione delle Autorità Portuali configurerebbe comunque un procedimento temporalmente più lungo di quello presupposto dal legislatore nel 1942 e per certo incompatibile con le esigenze di economicità affermate in via generale dall'art. I della L. 7 agosto 1990 n. 241,

nonché di deconcentrazione amministrativa: esigenze, queste, intuibilmente strategiche per la stessa competitività degli scali italiani e che devono attuarsi proprio mediante l'eliminazione dei passaggi burocratici superflui.

Pertanto, le censure di violazione dell'art. 102 c.n. nonché di pretesa natura *extra ordinem* dell'ordinanza impugnata, vanno respinte.

2) Non sussiste la censura di violazione delle norme sul procedimento amministrativo per mancata comunicazione di avvio del procedimento medesimo, stante il fatto che dalla copiosa documentazione in atti consta che l'Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto hanno tenuto varie riunioni informative, già nel corso dell'istruttoria dalla quale è conseguita l'ordinanza qui impugnata, con tutte le rappresentanze degli operatori coinvolti;

3) La disciplina sperimentalmente introdotta nell'Ordinanza impugnata risulta convincentemente supportata da adeguata istruttoria in ordine alle esigenze di mantenimento di un conveniente *standard* di sicurezza della navigazione secondo l'apprezzamento tecnico della Capitaneria di Porto, a ciò competente a' sensi dell'anzidetto art. 59 reg. c.n.

L'assunto della ricorrente secondo il quale l'imposizione - non disgiunta da un adeguamento della profondità dei fondali del porto - dell'uso generalizzato del rimorchio-manovra per l'evoluzione e le operazioni di attracco e di disormeggio, salvo che per le navi di modesto tonnellaggio, non può trovare l'adesione del Collegio, e ciò a fronte della circostanza che le deroghe previste sono comunque

sperimentali, sono in ogni caso rimesse per il loro rilascio all'apprezzamento tecnico dell'Autorità Marittima e riguardano comunque navi nella maggior parte dotate di doppia elica e di *bow thruster* (ossia di sistema applicato sia per la propulsione, sia per la spinta direzionale e che consente all'elica /timone la possibilità di ruotare di 360°) e, quindi, di strumenti di governo quanto mai avanzati.

Né va sottaciuto che tali navi devono aver comunque già dato prova di corretta evoluzione, approdo e disormeggio nel Porto di Venezia, e che l'ordinanza impugnata altrettanto correttamente evidenzia le consistenti opere di escavazione che sono state recentemente effettuate al fine di accrescere l'accessibilità agli ormeggi.

Va anche respinta la censura con la quale la ricorrente deduce l'assenza del parere favorevole da parte della locale Corporazione dei Piloti, posto che lo stesso - debitamente acquisito - non è normativamente presupposto come vincolante per l'Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto e che

il suo contenuto non è negativo, ma soltanto soprassessorio rispetto all'esito della sperimentazione (cfr. doc. 6 di parte ricorrente).

Da ultimo, va evidenziato che la ricorrente ha invero anche documentato agli atti di causa che si sono verificate alcune avarie nel corso degli ultimi anni in ambito portuale (cfr. *ibidem*, doc. 16), ma non comprova l'incidenza sulle stesse della presenza (ovvero della mancata presenza) del rimorchio-manovra.

Le spese e gli onorari del giudizio possono essere integralmente

compensati tra tutte le parti, restando peraltro confermato a carico della ricorrente il pagamento del contributo unificato di cui all'art. 9 e ss. del D.L.vo 30 maggio 2002 n. 113 e successive modifiche.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il veneto, definitivamente statuendo sul ricorso in epigrafe, lo respinge.

Compensa integralmente tra le parti le spese e gli onorari del giudizio, confermando peraltro a carico della ricorrente il pagamento del contributo unificato di cui all'art. 9 e ss. del D.L.vo 30 maggio 2002 n. 113 e successive modifiche.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'Autorità amministrativa.

Così deciso in Venezia nella camera di consiglio del giorno 9 giugno 2010 con l'intervento dei Signori:

Vincenzo Antonio Borea, Presidente

Fulvio Rocco, Consigliere, Estensore

Alessandra Farina, Consigliere

L'ESTENSORE **IL PRESIDENTE**

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 15/06/2010

(Art. 55, L. 27/4/1982, n. 186)

IL SEGRETARIO