



PARERE EX ART. 9, COMMA 5, LETT. F) DELLA L. 84/94 E S.M.I. DEL COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP MTMI

Seduta del 30/03/2022

Il Comitato di Gestione:

Con la presenza di:

1. Andrea AGOSTINELLI – Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio – *Presidente del Comitato di Gestione*;
2. Tommaso CALABRO' - *in rappresentanza della Regione Calabria, designato dal Presidente F. F. con nota prot. Aoo REGCAL n. 315394 del 13/7/2021 – Componente*;
3. Domenico BERTI – in rappresentanza della Città Metropolitana di Reggio Calabria, designato dal Sindaco con nota prot. n. 51799 del 16/7/2021– *Componente*;
4. Antonio GUERRIERI - in rappresentanza del Comune di Gioia Tauro, designato dal Sindaco con Decreto n. 25 del 23/7/2021– *Componente*;
5. Vittorio ALOI - Comandante della Capitaneria di Porto di Crotone, designato dal Direttore Marittimo della Calabria e della Lucania Tirrenica per le materie di riguardanti il porto di Crotone con nota prot. 0027147 del 13/7/2021- *Componente*;
6. Flavio MATARAZZO – in rappresentanza del Comune di Crotone a norma dell'art. 9, comma 1-bis, della L. 84/94 e s.m.i., designato dal Sindaco con nota prot. 0013218 del 22/02/2022, con diritto di voto limitatamente alle materie di competenza del porto rappresentato.

- VISTA** la legge 28 Gennaio 1994 n. 84, e le successive modificazioni ed integrazioni, in tema di riordino della legislazione in materia portuale;
- VISTO** l'art. 8 comma, 11-bis, della legge 27/2/1998, n. 30, come modificato dall'art. 10 della L. 30/11/98, n. 413, che ha classificato il porto di Gioia Tauro di rilevanza economica internazionale, di categoria II classe I;
- VISTO** il D.P.R. 16 luglio 1998, istitutivo dell'Autorità Portuale del porto di Gioia Tauro, che ha conferito alla stessa i compiti di cui alla legge 84/94;
- VISTO** il D. Lgs. 4 agosto 2016 n.169, relativo alla Riorganizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali (sostituite con le Autorità di Sistema Portuale) di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n.124;
- VISTO** l'articolo 22-bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, con il quale è stata emendata la denominazione e la competenza territoriale della predetta Autorità di sistema portuale, per come previsto dal precedente D.L.gs. n. 169/2016, modificandola in Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio con competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia;

- VISTO** Il Decreto n. 23/2021/ADSP-MTMI del 23/7/2021, con il quale è stato costituito il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, ai sensi dell'art. 9, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** il Decreto n. 53/2021/ADSP-MTMI del 28/9/2021, con il quale la composizione del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata integrata con la nomina del rappresentante del Comune di Vibo Valentia, a termini dell'art. 9, comma 1-bis, della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** il Decreto n. 49/2022ADSP-MTMI del 4/3/2022, con il quale la composizione del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata integrata con la nomina del rappresentante del Comune di Crotone, a termini dell'art. 9, comma 1-bis, della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** l'Ordine di Servizio n. 01/2021 del 1/9/2021 con il quale è stato istituito l'Ufficio di Segreteria del Comitato di Gestione;
- VISTA** la Deliberazione del Comitato di Gestione n. 01/2021/ADSP-MTMI del 30/9/2021, con cui è stato approvato il Regolamento per disciplinare lo svolgimento delle attività del Comitato di Gestione dell'AdSP-MTMI;
- CONSIDERATO** che nel corso della seduta del 30/3/2022 l'istanza della Ditta MG S.r.l.s. in data 30/11/2021, di rinnovo dell' Autorizzazione d'impresa portuale n. 01/2020 del 29/1/2020 presso il porto di Crotone, assunta al prot. 0020495 E/21 del 9/12/2021, rilasciata ai sensi dell'art. 16, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i., è stata sottoposta all'esame del Comitato di Gestione;
- VISTO** l'art. 9, comma 5, lett. f) della L. 84/94 e s.m.i. che attribuisce al Comitato di Gestione il compito di esprimere i pareri di cui all'articolo 8, comma 3, lettere f), m), n) e q);
- CONSIDERATO** che, a norma dell'art. 9, comma 1, lettera e), della legge 84/94, e della Circolare MIT-DGVPTM n. 11205 del 26/4/2018, l'Autorità Marittima esprime in Comitato di Gestione il proprio voto unitario sulle materie elencate dal comma 5 del citato articolo 9, con esclusione di quelle di cui alle lettere c), d), i), l) e m);
- SENTITA** la relazione istruttoria presentata al Comitato di Gestione dalla competente Area dell' AdSP MTMI, datata 16/3/2022, allegata al presente parere per farne parte integrante, recante un **parere sfavorevole** al rinnovo dell'autorizzazione d'impresa portuale;
- VISTO** l'esito della votazione che ha avuto luogo nel corso della seduta del 30/3/2022 (*votanti 6; favorevoli 5; contrari 1 Matarazzo; astenuti 0*), come risulta dal verbale della seduta;
- VISTI** gli atti d'ufficio;

ESPRIME

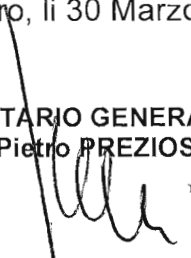
Parere sfavorevole a maggioranza degli aventi diritto al voto all'accoglimento della domanda di rinnovo dell' Autorizzazione d'impresa portuale n. 01/2020 del 29/1/2020 presso il porto di Crotona, rilasciata ai sensi dell'art. 16, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i., assunta al prot. 0020495 E/21 del 9/12/2021, per l'anno 2022, presentata dalla Ditta MG S.r.l.s.

Il presente parere sarà pubblicato con le modalità previste dall'art. 12, comma 4, del Regolamento che disciplina svolgimento delle attività del Comitato di Gestione.

Il presente parere è immediatamente esecutivo.

Gioia Tauro, li 30 Marzo 2022

IL SEGRETARIO GENERALE
CA. (CP) Pietro PREZIOSI



IL PRESIDENTE
A.I. (CP) Andrea ACOSTINELLI





RELAZIONE ISTRUTTORIA

Proposta di **reiezione** della domanda di rinnovo dell'autorizzazione per lo svolgimento dell'attività di impresa portuale presso il porto di Crotone, ai sensi dell'art. 16, comma 1, della L. 84/94, del D.M. 585/95 nonché dell'art. 8 del Regolamento relativo alle operazioni ed ai servizi portuali.- **Ditta: MG S.r.l.s.-**

Si premette che, con Autorizzazione n. 01/2020 del 29/1/2020 scaduta il 31/12/2021, la Ditta in epigrafe è stata autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali, così come definite dall'art. 16, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i., presso il porto di Crotone per il biennio 2020/2021.

Al fine di meglio declinare l'ambiente regolatorio all'interno del quale tale autorizzazione d'impresa deve essere delibata, si evidenzia come le imprese portuali autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della L. 84/94 e s.m.i., e dei discendenti regolamenti sia ministeriale che locali, costituiscono, unitamente ai titolari concessioni demaniali marittime ex art. 18 della medesima L. 84/94 e s.m.i., i players di ciascun singolo scalo portuale, ad un tempo attrattori di traffici mercantili nonché esecutori di commesse in conto terzi.

Il loro ruolo, inserito in un contesto dinamico come quello delle catene logistiche marittimo-portuali, non può e non deve limitarsi alla mera sottoscrizione di contratti di appalto civilistici per la terziarizzazione di segmenti economicamente rilevanti del ciclo delle operazioni portuali, ma deve essere rivolto ad intercettare volumi di traffico da operare in autonomia organizzativa ed aziendale.

A tali fini il Legislatore di settore ha difatti previsto che ciascun operatore economico, all'atto della presentazione della domanda intesa all'ottenimento dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di impresa portuale, debba corredare la stessa con "un programma operativo non inferiore ad un anno con un piano di investimenti, eventualmente suddiviso per settori, di costi presumibili e di prospettive di traffici". (art. 3, comma 1, lett. f) del D.M. 585/95 ma anche art. 5, punto 5) del Regolamento per le operazioni ed i servizi portuali svolti nei porti della circoscrizione territoriale di questo Ente, approvato con Delibera n. 144/2020 del 22/12/2020).

Tale documento, lungi dall'avere una qualificazione giuridica anche mediamente negoziale e quindi vincolante, costituisce comunque l'inflessibile strumento per verificare in maniera oggettiva e puntuale il collimare delle previsioni dell'operatore richiedente con la sua capacità di "fare impresa" portuale nei sensi suindicati; tanto è vero che, tra le ipotesi revocatorie contemplate dall'art. 7, comma 1, del citato D.M. 585/95 figura, alla lettera c), la mancata realizzazione del programma operativo predisposto.

Allo scopo di consentire a ciascuna AdSP di verificare la concreta realizzazione del predetto programma operativo, la legislazione pubblicistica settoriale ha predisposto un apposito strumento, previsto dall'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i., consistente nella verifica, con cadenza almeno annuale, del rispetto delle condizioni previste nel programma operativo presentato da ciascuna impresa portuale.

In conseguenza del rilascio dell'autorizzazione in epigrafe, di durata biennale in forza della previsione di cui all'art. 199, comma 3, lett. a) del D.L. 34/2020 convertito con modificazioni con L. 77/2020, questa AdSP ha dato corso alla verifica prevista dal citato art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i., i cui esiti sono stati sottoposti al Comitato di Gestione nella seduta del 30/9/2021.

In sede di tale verifica era *prima facie* emerso che la documentazione richiesta da questa AdSP per i suddetti fini non fosse stata mai prodotta dalla MG S.r.l.s., con la derivata conseguenza che le conclusioni rassegnate dall'Ente al Comitato di Gestione nell'adunanza del 30/9/2021 propendevano per una revoca dell'autorizzazione *de qua*, ovviamente in esito al prescritto procedimento amministrativo assistito dalle garanzie partecipative di cui alla L. 241/90 e s.m.i..

Solo a seguito di successive interlocuzioni richieste dalla succitata Ditta ed effettuati gli opportuni approfondimenti era emerso che la documentazione a suo tempo richiesta dalla scrivente con nota prot. 0004454 U/21 dell'8/3/2021, era stata inviata ad un indirizzo di posta elettronica certificata non istituzionale e pertanto risultava giammai recapitata; invitata a sanare la suddetta incongruenza, la MG S.r.l.s. con nota in data 25/10/2021, assunta al prot. 0017956 E/21 del 2/11/2021, ha trasmesso i dati e gli elementi richiesti a fini verificatori.

La precitata evenienza è stata comunicata al Comitato di Gestione nel corso dell'adunanza del 21/12/2021, in uno con la rettifica delle conclusioni della verifica dei Piani d'impresa ai sensi dell'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i.; l'Organo collegiale di gestione si è espresso con parere in data 21/12/2021, pubblicato all'indirizzo <https://www.portodigioiatauro.it/files/upload/PortaleAlboPretorioDocumento/allegati/parere%20ex%20art.%209%20comma%205%20lett.%20f%20l.%2084.94%20mg%20srls.pdf> in ordine all'adozione di un provvedimento di decadenza/revoca, oppure di rigetto dell'eventuale domanda di rinnovo presentata.

Poiché *medio tempore* la MG S.r.l.s. aveva presentato, in data 30/11/2021, la domanda di rinnovo dell'Autorizzazione d'impresa n. 01/2020 del 29/1/2020, assunta al prot. 0020495 E/21 del 9/12/2021, questo Ente ha notificato alla Ditta richiedente un preavviso di rigetto ex art. 10-*bis* della L. 241/90 e s.m.i. avente prot. 0021428 U/21 AAMM del 27/12/2021 (**allegato 1**), in armonia con il parere reso dal Comitato di Gestione nell'adunanza del 21/12/2021, assegnando il termine di legge per la presentazione di memorie partecipative/scritti difensivi..

Tali scritti difensivi sono pervenuti in data 7/1/2022 e sono stati assunti al prot. 0000767 E/22 del 17/1/2022 (**allegato 2**).

Conclusioni istruttorie

Gli allegati scritti difensivi si appalesano inapprezzabili ed inconferenti nella misura in cui non confutano nel merito la contestazione rilevata ma si limitano ad una non conducente esposizione delle vicende amministrative che hanno riguardato l'*iter* istruttorio dianzi illustrato.

Si reputa opportuno offrire partitamente elementi di valutazione per ciascuna delle doglianze addotte.
Sulla mancata operatività (paragrafi da 2.1 a 2.7 delle memorie difensive)

La Ditta richiedente, allo scopo di addurre motivazioni a sostegno della propria inoperatività, intende ascrivere alle lungaggini ovvero ad atteggiamenti preclusivi delle pubbliche amministrazioni, titolari di potestà pubblicistiche tutorie in materia di movimentazione di merci di varia tipologia, l'impossibilità di operare i vettori marittimi che avrebbero dovute trasportare le merci.

Per ciascuna tipologia merceologica la MG S.r.l.s. illustra l'*iter* autorizzativo che si è concluso negativamente ovvero in via interlocutoria, a suo dire per "svariate ragioni", circostanza questa che ha costituito l'impedimento amministrativo all'effettivo avvio dell'intrapresa economica della Ditta.

In realtà, in seno alla valutazione discrezionale in ordine alla possibilità di movimentare le tipologie merceologiche citate negli allegati scritti difensivi, le suddette amministrazioni hanno variamente ritenuto non idoneo – ovvero non idoneo alle condizioni date – lo scalo portuale crotonese per lo svolgimento di siffatte tipologie di traffici.

Avrebbe dovuto essere onere del proponente individuare tipologie merceologiche da movimentare idonee rispetto alle condizioni del suddetto scalo portuale, proprio al fine di non incorrere in valutazioni di ordine negativo da parte delle amministrazioni coinvolte nei singoli procedimenti amministrativi autorizzatori.

Sul mancato rispetto del piano d'impresa (paragrafo 3 delle memorie difensive)

La Ditta richiedente ascrive il mancato rispetto del proprio piano di impresa a "cause di forza maggiore", che ne avrebbero impedito il conseguimento degli obiettivi prefissati. Trattasi di affermazione apodittica poiché, pur in presenza della contrazione dei traffici mondiali dovuta alla pandemia da Covid-19 e considerato altresì che il legislatore di settore ha predisposto, al fine di contenerne l'impatto negativo, alcuni strumenti giuridico-amministrativi di cui ha usufruito anche la MG S.r.l.s, altre imprese operanti presso il porto di Crotona hanno svolto la propria ordinaria attività operativa.

Sull'*intuitus personae* (paragrafo 4 delle memorie difensive)

Appare addirittura apodittico l'argomento defensionale in base al quale la Ditta in parola sia stata legittimata alla "ritenzione" degli statori con finalità di garanzie del credito vantato nei confronti del committente.

In realtà, l'intera vicenda amministrativa legata all'operazione portuale condotta dalla MG S.r.l.s. ed afferente la movimentazione dei due statori destinati alla centrale elettrica di Maida (CZ) è stata connotata da comportamenti dell'Impresa operante violativi delle prescrizioni di volta in volta dettate dall'AdSP nell'ambito dei provvedimenti adottati, che hanno portato all'emissione di un'ingiunzione di sgombero per la riconduzione in pristino della zona portuale occupata ed alla successiva redazione di un processo verbale di contravvenzione ex L. 689/81 da parte della Capitaneria di Porto di Crotona per violazione dell'art. 1174 del codice della navigazione.

Non può pertanto essere revocato in dubbio, proprio sulla scorta delle cennate risultanze amministrative, che la Ditta richiedente non possieda i richiesti requisiti di affidabilità, poiché il suo Rappresentante Legale ha posto in essere reiterate condotte violative delle norme che regolano l'uso dei beni del demanio marittimo.

Alla luce delle motivazioni susposte, tanto in punto di fatto che di diritto, si ritiene pertanto, allo stato degli atti, che non sussistano i presupposti per il rilascio della chiesta concessione demaniale marittima meglio descritta in epigrafe e si rassegna pertanto la presente relazione con **parere negativo** ai fini dell'acquisizione del parere del Comitato di Gestione, ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett. f) della L. 84/94 e s.m.i.

Gioia Tauro, 21/3/2022

F.to Dott. Pasquale FARAONE – Dirigente Area Demanio Patrimonio Lavoro Portuale

**IL RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA DEGLI ATTI DI COMPETENZA DEL
COMITATO DI GESTIONE E DEL PRESIDENTE EX ART. 10, COMMA 4, L. 84/94
CA. (CP) Pietro PREZIOSI – Segretario Generale**





Autorità di Sistema Portuale dei
Mari Tirreno Meridionale e Ionio
27/12/2021
Prot. n. 0021428 U/21 AAMM

Via PEC

ALLA MG S.r.l.s.
Via Ruggero Leoncavallo, 2
mg.srls.kr@pec.it

88900 CROTONE

E, per conoscenza,

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA
Presso il Tribunale di Crotone
Piazza Luigi Calabresi
prot.procura.crotone@giustiziacert.it

88900 CROTONE

ALLA PREFETTURA- Ufficio Territoriale del Governo
Via Corrado Alvaro
protocollo.prefkr@pec.interno.it

88900 CROTONE

ALLA CAPITANERIA DI PORTO
cp-crotone@pec.mit.gov.it

88900 CROTONE

AL COMANDO GRUPPO GUARDIA DI FINANZA
Via Miscello da Ripe, 73
KR1100000p@pec.gdf.it

88900 CROTONE

ALL'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI
Ufficio della Dogana di Catanzaro
S.O.T. di Crotone
Via Verdogne, 31
dogane.catanzaro@pec.adm.gov.it

88900 CROTONE

ALL'ADSP MTMI
Ufficio Amministrativo Decentrato di Crotone
sediperiferiche@portodigioiatauro.it
sediperiferiche@pec.portodigioiatauro.it

88900 CROTONE

Oggetto: Porto di Crotone.- Autorizzazione n. 01/2020 del 29/1/2020, con scadenza al 31/12/2021, rilasciata per lo svolgimento di operazioni portuali presso il porto di Crotone, ai sensi dell'art. 16, commi 1 e 3, della L. 84/94 e s.m.i.- **Domanda di rinnovo.- Preavviso di rigetto ex art. 10-bis della L. 241/90 e s.m.i.- Ditta: MG S.r.l.s**

Rif. istanza in data 30/11/2021, assunta al prot. 0020495 E/21 del 9/12/2021

Si premette che, con il provvedimento meglio specificato in oggetto, codesta Ditta è stata autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali, così come definite dall'art. 16, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i., presso il porto di Crotone per il biennio 2020/2021.

Con la domanda in epigrafe, codesta Ditta ha richiesto il rinnovo, per l'anno 2022, del provvedimento autorizzatorio in parola, in scadenza al 31/12/2021.

Al fine di meglio declinare l'ambiente regolatorio all'interno del quale tale autorizzazione d'impresa deve essere deliberata, si evidenzia come le imprese portuali autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della L. 84/94 e s.m.i., e dei discendenti regolamenti sia ministeriale che locali, costituiscono, unitamente ai titolari concessioni demaniali marittime ex art. 18 della medesima L. 84/94 e s.m.i., i *players* di ciascun singolo scalo portuale, ad un tempo attrattori di traffici mercantili nonché esecutori di commesse in conto terzi.

Il loro ruolo, inserito in un contesto dinamico come quello delle catene logistiche marittimo- portuali, non può e non deve limitarsi alla mera sottoscrizione di contratti di appalto civilistici per la terziarizzazione di segmenti economicamente rilevanti del ciclo delle operazioni portuali, ma deve essere rivolto ad intercettare volumi di traffico da operare in autonomia organizzativa ed aziendale.

A tali fini il Legislatore di settore ha difatti previsto che ciascun operatore economico, all'atto della presentazione della domanda intesa all'ottenimento dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di impresa portuale, debba corredare la stessa con *"un programma operativo non inferiore ad un anno con un piano di investimenti, eventualmente suddiviso per settori, di costi presumibili e di prospettive di traffici"*. (art. 3, comma 1, lett. f) del D.M. 585/95 ma anche art. 5, punto 5) del Regolamento per le operazioni ed i servizi portuali svolti nei porti della circoscrizione territoriale di questo Ente, approvato con Delibera n. 144/2020 del 22/12/2020).

Tale documento, lungi dall'avere una qualificazione giuridica anche mediamente negoziale e quindi vincolante, costituisce comunque l'indefettibile strumento per verificare in maniera oggettiva e puntuale il collimare delle previsioni dell'operatore richiedente con la sua capacità di *"fare impresa"* portuale nei sensi suindicati; tanto è vero che, tra le ipotesi revocatorie contemplate dall'art. 7, comma 1, del citato D.M. 585/95 figura, alla lettera c), la mancata realizzazione del programma operativo predisposto.

Allo scopo di consentire a ciascuna AdSP di verificare la concreta realizzazione del predetto programma operativo, la legislazione pubblicistica settoriale ha predisposto un apposito strumento, previsto dall'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i., consistente nella verifica, con cadenza almeno annuale, del rispetto delle condizioni previste nel programma operativo presentato da ciascuna impresa portuale.

In conseguenza del rilascio dell'autorizzazione in epigrafe, di durata biennale in forza della previsione di cui all'art. 199, comma 3, lett. a) del D.L. 34/2020 convertito con modificazioni con L. 77/2020, questa AdSP ha dato corso alla verifica prevista dal citato art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i., i cui esiti sono stati sottoposti al Comitato di Gestione nella seduta del 30/9/2021.

In sede di tale verifica era *prima facie* emerso che la documentazione richiesta da questa AdSP per i suddetti fini non fosse stata mai prodotta da codesta Ditta, con la derivata conseguenza che le conclusioni rassegnate dall'Ente al Comitato di Gestione nell'adunanza del 30/9/2021 propendevano per una revoca dell'autorizzazione *de qua*, ovviamente in esito al prescritto procedimento amministrativo assistito dalle garanzie partecipative di cui alla L. 241/90 e s.m.i..

Solo a seguito di successive interlocuzioni richieste da codesta Ditta ed effettuati gli opportuni approfondimenti è emerso che la documentazione a suo tempo richiesta dalla scrivente con nota prot. 0004454 U/21 dell'8/3/2021, era stata inviata ad un indirizzo di posta elettronica certificata non istituzionale e pertanto risultava giammai recapitata; invitata a sanare la suddetta

incongruenza, codesta Ditta con nota in data 25/10/2021, assunta al prot. 0017956 E/21 del 2/11/2021 ha trasmesso i dati e gli elementi richiesti a fini verificatori.

Occorre però a questo punto valutare sotto il profilo sostanziale la documentazione prodotta ai fini della verifica del rispetto delle condizioni previste nel programma operativo presentato da codesta Impresa a corredo dell'istanza in data 26/8/2019 e successive integrazioni (*allegato h*), che ha portato al rilascio dell'autorizzazione in epigrafe, ai sensi dell'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i..

Da tale programma operativo è dato evincere:

- una menzione generica circa i clienti, indicati in n. 1 stabile e n. 1 nuovo in caso di incremento di fatturato, senza per altro allegare precontratti, lettere commerciali, lettere d'impegno ovvero altro documento idoneo a supportare tale indicazione;
- una previsione di **15.000 tonnellate di merci in colli** da movimentare per l'anno 2020 (riquadro C della tabella P.C.T. – prospettiva clienti e traffico).

Sulla scorta dei dati comunicati da codesta Impresa con la citata nota in data 25/10/2021, si rileva un fortissimo disallineamento rispetto al programma operativo presentato, poiché tali dati espongono una resa inesistente per l'anno 2020 e 684,62 tonnellate di merce movimentata nell'anno 2021, pur tenendo conto delle vicende relative alla crisi pandemica relativa all'anno 2020.

Anche estendendo l'attività di verifica ai dati forniti *aliunde* da codesta Impresa, e cioè allo scopo della redazione del Piano Organico dei Porti da parte di questa AdSP ai sensi dell'art. 8, comma 3, lett. s-bis) della L. 84/94 e s.m.i., il fortissimo disallineamento viene confermato dalle entità numeriche ivi esposte.

Va altresì evidenziato che nel biennio di vigenza dell'autorizzazione d'impresa n. 01/2020 del 29/1/2020 codesta impresa ha operato una singola motonave denominata *BBC Germany*, di bandiera tedesca, approdata presso il porto di Crotone in data 22/1/2021 – con inizio operazioni il successivo 25/1 -, per lo sbarco di due statori destinati alla centrale elettrica di Maida (CZ), gestita da TERNA S.p.a..

La suesposta considerazione tiene in debito conto il necessario periodo di *start up* di qualunque nuova intrapresa economica, poiché codesta Impresa risulta autorizzata a svolgere operazioni portuali presso il porto di Crotone senza soluzione di continuità fin dal 2019, in forza dell'autorizzazione n. 01/2019 del 17/1/2019 rilasciata da questo Ente.

In seno all'ambiente regolatorio in cui deve esser deliberata l'autorizzazione in oggetto viene in evidenza un secondo profilo, attinente all'idoneità soggettiva dell'operatore portuale autorizzato di cui è menzione all'art. 3, comma 1, lett. a) del D.M. 585/95 riguardato sotto lo speciale aspetto *dell'intuitus personae*, e cioè della particolare affidabilità che deve necessariamente rivestire il suddetto operatore portuale.

Sotto tale profilo emerge che codesta Impresa portuale nell'operare presso il porto di Crotone l'unica nave, denominata "*BBC Germany*" di bandiera tedesca, allo scadere del termine ultimo, fissato nell'autorizzazione rilasciata dalla scrivente ai sensi degli artt. 38, 39 e 50 del codice della navigazione nonché del pertinente Regolamento emanato da questo Ente con Ordinanza n. 32/2008 e s.m.i., per la sosta di dei citati statori elettrici presso le banchine operative del Porto Commerciale di Crotone, avente prot. 0003626 U/21 ASP del 24/02/2021 e scaduta il 26/03/2021, non ha inteso consegnare tali impianti al ricevitore finale, esercitando nei loro confronti una sorta di ingiustificato "diritto di ritenzione".

Di talché questo Ente ha emanato il provvedimento ingiuntivo n. 05/2021 in data 31/5/2021, recante la fissazione del termine di giorni 15 dalla data della notifica per procedere

allo sgombero della banchina operativa portuale occupata senza titolo a mezzo dei due statori di cui si è detto.

Tale provvedimento ingiuntivo è stato inviato alla Capitaneria di Porto in indirizzo, cui competono le funzioni di polizia ai sensi dell'art. 14, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i. in combinato disposto con gli artt. 30 e 1235 del codice della navigazione, che ha elevato nei confronti del Rappresentante Legale di codesta Ditta il Processo Verbale di Contravvenzione n. 60/02/2021, in data 14/9/2021, redatto ai sensi della L. 689/81, con il quale ha sanzionato la violazione dell'art. 1164 del codice della navigazione, come depenalizzato dal D. L.gs. 507/99, per non aver egli osservato un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente relativamente all'uso del demanio marittimo.

Solo in conseguenza dell'emanazione, da parte della scrivente, dell'Ordinanza di polizia marittima n. 19/2021/ADSP-MTMI del 10/12/2021, ex artt. 59 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione e 6, comma 4, della L. 84/94 e s.m.i., è stato possibile rimuovere gli anzidetti statori.

Le suesposte considerazioni fanno propendere per un giudizio prognostico negativo in ordine all'accogliibilità della domanda presentata, sia sotto il profilo della capacità operativa di codesta Impresa portuale, che rimane indimostrata e quindi insussistente nonostante il triennio di vigenza complessivo (2019/2020/2021) delle autorizzazioni rilasciate da questo Ente per gli scopi in argomento, sia sotto il profilo *dell'intuitus personae*, requisito da possedersi obbligatoriamente in forza delle previsioni legislative settoriali, da ritenersi parimenti insussistente a motivo dei comportamenti antigiusuridici posti in essere da codesto operatore proprio durante il dispiegarsi delle attività portuali autorizzate da questo Ente.

La verifica dei piani di impresa portuale ai sensi dell'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i., come rettificata ed emendata a seguito dell'inoltro della documentazione a tali fini richiesta da parte di codesta Ditta, è stata sottoposta all'esame del Comitato di Gestione di questo Ente nel corso dell'adunanza del 21/12/2021, il quale ha espresso parere conforme al contenuto della presente comunicazione pubblicato all'indirizzo <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2021/12/27/08-2021-adsp-mtmi-08-2021-adsp-mtmi-818/>

Per quanto sopra, si comunica, ai sensi dell'art. 10-bis della L. 7/8/90, n. 241, introdotto dalla L. 11/2/2005 n. 15, che entro **gg. 10 (dieci)** dal ricevimento della presente, codesta Società Cooperativa può presentare le proprie osservazioni per iscritto, eventualmente corredate da documentazione, in ordine ai suesposti motivi ostativi.

Decorso inutilmente il suddetto termine, questo Ente adotterà un provvedimento di rigetto in forma semplificata ai sensi dell'art. 2, comma 1, della L. 241/90 come novellato dalla L. 190/2012 dell'istanza in riferimento, per inaccogliibilità della stessa.

IL DIRIGENTE
DELL'AREA DEMANIO PATRIMONIO LAVORO PORTUALE
Dott. Pasquale FARAONE





Autorità di Sistema Portuale dei
Mari Tirreno Meridionale e Ionio

17/01/2022

Prot. n. 0000767 E/22

PRES	O	C	U
SG	O	C	U
APeS	O	C	U
AAMM	O	C	U
ATEC	O	C	U
AFCRU	O	C	U
ASP	O	C	U

07/02/2022

Crotone, li 06 gennaio 2022.



**All'Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**
C.DA LAMIA
89013 - Gioia Tauro - (RC)

autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it

**All'Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio
Ufficio Amministrativo Decentrato di Crotone**
Viale Gramsci - Ex Lazzaretto
88900 - Crotone - (KR)

sediperiferiche@pec.portodigioiatauro.it

**All'Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio
Responsabile della Prevenzione e dell'Anticorruzione**
C.DA LAMIA
89013 - Gioia Tauro - (RC)

autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it

E.p.c.

**Alla Procura Generale
presso la Corte di Appello di Catanzaro**
Palazzo di Giustizia "Salvatore Blasco"
Via Falcone e Borsellino - 88100 Catanzaro

prot.pg.catanzaro@giustiziacert.it

**Alla Procura della Repubblica
Tribunale di Crotone**
Piazza Luigi Calabresi
88900 - Crotone (KR)

prot.procura.crotone@giustiziacert.it

**Al Ministero degli Interni
Ufficio Territoriale del Governo di Crotone**
Via Giovanni Palatucci, 11
88900 - Crotone (KR)

protocollo.prefkr@pec.interno.it

**Al Ministero delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibili
Capitaneria di Porto di Crotone**
Via Miscello da Ripe, 05
88900 - Crotone - (KR)

cp-crotone@pec.mit.gov.it

Al Gruppo della Guardia di Finanza di Crotone
Via Miscello da Ripe, 73
88900 - Crotone (KR)

kr1100000p@pec.gdf.it
kr1060000p@pec.gdf.it

Alla Questura di Crotone
Via Pastificio, 20
88900 - Crotone (KR)

gab.quest.kr@pecps.poliziadistato.it

MG S.r.l.s.



AI SINDACATO CGIL

Via Bellini, 48 - Gioia Tauro (RC)

C.a. Dott. Salvatore LARocca

filt@pec.cgilcalabria.it

Alla REGIONE CALABRIA

Viale Europa Località Germaneto – Catanzaro (CZ)

Membro Comitato di Gestione

C.a. Dott. Tommaso CALABRO'

dipartimento.presidenza@pec.regione.calabria.it

presidente@pec.regione.calabria.it

Alla CITTA' METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA

Piazza Italia – Reggio Calabria (RC)

Membro Comitato di Gestione

C.a. Dott. Domenico BERTI

protocollo@pec.cittametropolitana.rc.it

AI COMUNE DI GIOIA TAURO

Via Trento, - Gioia Tauro (RC)

Membro Comitato di Gestione

C.a. Dott. Antonio GUERRIERI

protocollogioiatauro@asmepec.it

OGGETTO: PORTO DI CROTONE – Autorizzazione n. 01/2020 del 29/1/2020, con scadenza al 31/12/2021, rilasciata per lo svolgimento di operazioni portuali presso il porto di Crotone, ai sensi dell'art. 16, commi 1 e 3, della L. 84/94 e s.m.i. - Osservazioni al preavviso di rigetto domanda di rinnovo Autorizzazione n. 01/2020 ex art. 10-bis della L. 241/90 novellata dall'art. 6 della Legge 11 febbraio 2005, n. 15 – Osservazioni.

~~~~~  
**Riferimento nota prot. 0021428 U/21 AAMM del 27 dicembre 2021**  
~~~~~

1. LA GENESI DEL CASO

In data 28.12.2021, alle ore 08:06, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, nel seguito di questo scritto solo AdSP, inviava alla MG S.r.l.s., a mezzo pec, la nota n. 0021428 U/21 AAMM del 27.12.2021, avente ad oggetto "Porto di Crotone. - Autorizzazione n. 01/2020 del 29/1/2020, con scadenza al 31/12/2021, rilasciata per lo svolgimento di operazioni portuali presso il porto di Crotone, ai sensi dell'art. 16, commi 1 e 3, della L. 84/94 e s.m.i.- **Domanda di rinnovo. – Preavviso di rigetto ex art. 10-bis della L. 241/90 e s.m.i.- Ditta: MG S.r.l.s.**".

L'atto da cui discende il provvedimento assunto dall'Ente nei confronti della MG S.r.l.s. promana, essendone diretta conseguenza, dalla relazione illustrativa prodotta dal Dirigente Area Demanio Patrimonio Lavoro Portuale di codesta Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - dott. Pasquale FARAONE.

In tale relazione, "incipit" del preavviso di rigetto adottato dall'Ente, nonché base da cui è derivato il parere espresso dal Comitato di Gestione nell'adunanza del 30/09/2021, sono contenute tutta una serie di inesattezze che, dato il loro contenuto prognostico, hanno certamente indotto l'Ente ad assumere un provvedimento errato sotto il profilo sia formale che sostanziale essendo, tale atto dispositivo, violativo delle norme e delle leggi che l'atto stesso richiama.

MG S.r.l.s.



2. DEL CONTENUTO DELLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA SULLA VERIFICA DEI PIANI D'IMPRESA PORTUALE AI SENSI DELL'ART. 16 COMMA 6 DELLA LEGGE 84/94 E S.M.I.

Alla pagina 11 della relazione illustrativa, tesa alla verifica dei piani di impresa portuale ai sensi dell'art. 16 comma 6 della legge 84/94 e s.m.i., si legge: "...Occorre però a questo punto valutare sotto il profilo sostanziale la documentazione prodotta ai fini della verifica del rispetto delle condizioni previste nel programma operativo presentato dall'Impresa a corredo dell'istanza in data 26/8/2019 e successive integrazioni (allegato h), che ha portato al rilascio dell'autorizzazione in epigrafe, ai sensi dell'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i.

Da tale programma operativo è dato evincere:

- una menzione generica circa i clienti, indicati in n. 1 stabile e n. 1 nuovo in caso di incremento di fatturato, senza per altro allegare precontratti, lettere commerciali, lettere d'impegno ovvero altro documento idoneo a supportare tale indicazione;
- una previsione di 15.000 tonnellate di merci in colli da movimentare per l'anno 2020 (riquadro C della tabella P.C.T. - prospettiva clienti e traffico).

Sulla scorta dei dati comunicati dall'Impresa con la citata nota in data 25/10/2021, si rileva un fortissimo disallineamento rispetto al programma operativo presentato, poiché tali dati espongono una resa inesistente per l'anno 2020 e 684,62 tonnellate di merce movimentata nell'anno 2021, pur tenendo conto delle vicende relative alla crisi pandemica relativa all'anno 2020.

Anche estendendo l'attività di verifica ai dati forniti aliunde dall'Impresa, e cioè allo scopo della redazione del Piano Organico dei Porti da parte di questa AdSP ai sensi dell'art. 8, comma 3, lett. s-bis) della L. 84/94 e s.m.i., il fortissimo disallineamento viene confermato dalle entità numeriche ivi esposte".

In tale passaggio interlocutivo si rilevano gli elementi che hanno indirizzato i membri del Comitato di Gestione verso il componimento di un parere negativo in merito alla richiesta di rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio di operazioni portuali della MG S.r.l.s..

Nulla si rileva riguardo i contenuti dell'attività di impresa svolta dalla scrivente società in tre lunghi anni di tenace perseveranza.

I contenuti trasposti nella tabella che segue riassumono l'alacre attività di impresa svolta dalla MG S.r.l.s., autentico player inserito nel contesto operativo del porto di Crotone, e tengono in debito conto quello che rappresenta lo step successivo alla produzione di semplici contratti cartolari: la vera realizzazione di nuove opportunità di traffico.

La proposta di un nuovo traffico diviene concretezza operativa e, quindi, manifesta i suoi effetti, all'esito della obbligatoria conferenza di servizi, consesso ove vengono dettate le regole operative per l'espletamento delle operazioni portuali. Solo all'esito di tali conferenze i precontratti diventano veri e propri negozi giuridici.

Nella conferenza di servizio si manifesta appieno il mandato conferito alle AdSP di promozione del porto atteso che le eventuali problematiche sottese al nuovo traffico, dovrebbero trovare in tale sede le giuste soluzioni.

Nel momento in cui viene indetta una conferenza di servizi, l'impresa portuale ha già superato le fasi preliminari di organizzazione della commessa e attende le disposizioni dell'Ente per poter quotare e contrattualizzare il ciclo delle operazioni portuali.

Solo dopo aver superato con esito favorevole la conferenza di servizi l'impresa può procedere alla formalizzazione dei contratti, alla proposizione delle richieste di autorizzazioni per accosto



pubblico della nave e, nel caso occorra, per la sosta temporanea delle merci, quindi a dare inizio al ciclo delle operazioni portuali.

Numerosi nuovi traffici sono stati intercettati solo dalla MG S.r.l.s. e sono stati sistematicamente cassati, con le più disparate motivazioni. A seguire si propone un riepilogo di quanto attuato nei tre anni in cui l'impresa MG S.r.l.s. ha "goduto" dell'autorizzazione rilasciata dall'Ente ai sensi dell'art. 16 c. 1 della legge 84/94:

TABELLA 1: TRAFFICI INTERCETTATI DALLA MG S.R.L.S.							
progressivo	TRAFFICO/ TIPOLOGIA DI MERCİ	DATA RICHIESTA PARERE IMBARCO E/O SBARCO	NUMERO DI NAVI PREVISTE ALL'APPRODO	PREVISIONE TONNELLATE DI MERCE DA MOVIMENTARE	DATA CONFERENZADI SERVIZIO/ PROTOCOLLO INDIZIONE CONFERENZA DI SERVIZIO	ESITO CONCLUSIVO CONFERENZA DI SERVIZI	ESITO DEL TRAFFICO
1	NOCCIOLINO DI OLIVE	05/02/2019	1 bimestre 6 annue	16.000 tonnellate a nave 96.000 tonnellate traffico annuo	14/02/2019/ Prot. 0003051 U/19 ASP)	favorevole	non eseguito
Mancata ostensione certificati antincendio dell'impianto dell'AdSP da utilizzare durante le operazioni portuali di sbarco							
2	BITUME	06/02/2019	1 al mese 12 annue	2.000 t 24.000 t	14/02/2019 (Prot. 0003057 U/19 ASP)	riserva	no
Richiesta integrazione documentale da parte dei Vigili del Fuoco di Crotone, mai prodotta dall'agenzia marittima							
3	TRONCHI DI LEGNO	14/03/2019	1 al mese 12 annue	2.000 t 24.000 t	27/03/2019 (Prot. 0005127 U/19 ASP)	annullata	no
Il cliente ha affidato la commessa ad altro operatore portuale. L'attività era stata già svolta in più occasioni e quindi non essendoci elementi di novità non correvano i presupposti per un ulteriore conferenza di servizi.							
4	SOLID RECOVERED FUEL	15/03/2019	2 al mese 24 annue	3.000 t 72.000 t	27/03/2019 (Prot. 0005127 U/19 ASP) 30/04/2019 (Prot. 0006670 U/19 ASP)	sfavorevole	no
Alla prima conferenza dei servizi nonostante i pareri favorevoli degli enti intervenuti non si è dato il consenso all'autorizzazione per la mancanza degli elementi di valutazione degli enti non intervenuti al tavolo. Alla seconda conferenza dei servizi non sono emersi elementi ostativi gli enti mancanti alla prima convocazione risultavano nuovamente assenti							
5	METALLI CONTAMINATI DA SOSTANZE PERICOLOSE	02/09/2019	1 annua	2.000 t	21/01/2020 (Prot. 0004272 U/20 ASP)	sfavorevole	no
Parere ostativo Vigili del Fuoco di Crotone nota AdSP prot. 0005904 U/20 ASP. A nulla è servita l'opposizione al preavviso di rigetto ex art. 10-bis l. 241/90. Traffico respinto con nota AdSP prot. 0009496 U/20 ASP, ovvero parere negativo Vigili del Fuoco Crotone prot. 487 u del 21/01/2020							
6	MATERIA PRIMA SECONDARIA FERRO E ACCIAIO	05/09/2019	1 annua	2.000 t	21/01/2020 (Prot. 0004272 U/20 ASP)	sfavorevole	no
Parere ostativo Vigili del Fuoco di Crotone nota AdSP prot. 0005904 U/20 ASP. A nulla è servita l'opposizione al preavviso di rigetto ex art. 10-bis l. 241/90. Traffico respinto con nota AdSP prot. 0009496 U/20 ASP, ovvero parere negativo Vigili del Fuoco Crotone prot. 487 U del 21/01/2020							
7	FANGHI PRODOTTI DAL TRATTAMENTO DELLE ACQUE REFLUE URBANE	06/09/2019	1 periodica 5 annue	3.000 t 15.000 t	21/01/2020 (Prot. 0004272 U/20 ASP)	sfavorevole	no
Parere ostativo Vigili del Fuoco di Crotone nota AdSP prot. 0005904 U/20 ASP. A nulla è servita l'opposizione al preavviso di rigetto ex art. 10-bis l. 241/90. Traffico respinto con nota AdSP prot. 0009496 U/20 ASP, ovvero parere negativo Vigili del Fuoco Crotone prot. 487 U del 21/01/2020							

MG S.r.l.s.

8	REFUSE DERIVED FUEL	11/09/2019	2 da 3.000 t 1 da 4.000 t 3 navi in totale	6.000 t 4000 t 10.000 t	21/01/2020 (Prot. 0004272 U/20 ASP)	sfavorevole	no
	Parere ostantivo Vigili del Fuoco di Crotone nota AdSP prot. 0005904 U/20 ASP. A nulla è servita l'opposizione al preavviso di rigetto ex art. 10-bis l. 241/90. Traffico respinto con nota AdSP prot. 0009496 U/20 ASP, ovvero parere negativo Vigili del Fuoco Crotone prot. 487 U del 21/01/2020						
9	PROJECT CARGO	22/01/2021	1 periodica 5 annue	500 t 2.500 t	NO (richiesta AdSP del 20/01/2021)	favorevole	si
	In data 20/01/2021 l'AdSP chiedeva alle imprese disponibilità di mezzi idonei allo sbarco. Solo la MG S.r.l.s. dichiarava la propria disponibilità						
10	MATERIA PRIMA SECONDARIA FERRO E ACCIAIO	09/11/2021	1 al mese 12 annue	2.000 t 24.000 t	02/12/2021 (Prot. 0021252 U/20 ASP)	In fase istruttoria	n.d.
	In attesa di acquisire il parere richiesto il 07/12/2021 all'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli Direzione Territoriale Calabria sulla procedura di imbarco proposta in fase di conferenza dei servizi						

2.1 DEL TRAFFICO DI NOCCIOLE DI OLIVE - prima riga della tabella 1:

La GE.TRA.DE. S.r.l., agenzia marittima operante in Crotone, richiedeva alla MG S.r.l.s., per conto della società spagnola EMOLIVE COPAC S.r.l., una quotazione per lo svolgimento del ciclo delle operazioni portuali per consentire lo scarico di navi che trasportavano nocciolino di olive destinate al mercato Calabrese.

La richiesta di accosto, secondo quanto statuito dall'art. 17 dell'Ordinanza nr. 39/2007, nonché quella della sosta temporanea, secondo quanto previsto dall'art. 14 dell'Ordinanza nr. 32/2008, non potevano prescindere dalla prodromica richiesta di nulla osta per lo svolgimento delle relative operazioni portuali, da presentare con un anticipo di almeno 90 giorni.

Ottemperando a tali previsioni di legge, la MG S.r.l.s. richiedeva a codesta AdSP a mezzo nota/PEC: opec2891.20190205095956.02682.880.2.64@pec.aruba.it, il previsto nulla-osta allo svolgimento del ciclo delle operazioni portuali del nuovo traffico.

Con nota Prot. 0002328 U/19 ASP, l'ufficio sedi periferiche di codesta AdSP-MTMI, convocava una riunione operativa per il 14/02/2019, al fine di procedere all'elaborazione di un disciplinare operativo che vincolasse le operazioni da eseguire al rispetto delle prescrizioni, valutate imprescindibili per una corretta e sicura esecuzione dei lavori, che i vari Enti avessero inteso dettare per lo svolgimento del nuovo traffico.

Alla riunione operativa di cui al precedente punto alinea presero parte tutti gli Enti convocati, ad eccezione dell'ASP - Spisal di Crotone che non intese prendere parte all'incontro.

Alla surrichiamata riunione operativa non veniva invitato il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Crotone, il cui parere era imprescindibile attesa la natura della merce da scaricare e in ragione di quanto previsto dagli artt. 8, 18 e 22 dell'Ordinanza nr. 39/2007, dall'art. 5, lett. b), D. Lgs. n. 272/99 e, in quanto applicabile, del D.lgs. n. 81/08 e successive modifiche.

Sebbene il Comando Vigili del Fuoco non prendeva parte alla riunione operativa, in quanto non invitato, tutti i presenti, ognuno per quanto di propria competenza, attestavano sussistenti i presupposti per consentire il rilascio dell'autorizzazione allo sbarco nonché alla movimentazione di merci alla rinfusa nell'ambito portuale di Crotone, ovviamente nel rispetto di tutte le prescrizioni stabilite nel corso della riunione e riassunte nel verbale redatto per l'occasione e recante Prot. 0003061 U/19 ASP.



Appariva strano che i vigili del fuoco non fossero stati invitati atteso che il loro parere era imprescindibile per l'esecuzione delle operazioni portuali richieste.

In capo alla MG S.r.l.s., infatti, gravavano tutte le responsabilità previste dalle specifiche norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro¹, prima fra tutte la responsabilità di datore di lavoro, nei confronti delle maestranze, per tutta la durata delle operazioni.

La MG S.r.l.s., che sentiva la responsabilità di dover garantire al proprio personale la presenza di mezzi di estinzione idonei alla classe di incendio ed al livello di rischio che l'operazione portuale, anche in considerazione delle particolari condizioni in cui versavano gli impianti di estinzione fissi, manuali o automatici, presenti sulle banchine portuali, si interfacciava più volte con l'Ing. Francesco PASCUZZI del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Crotone e con l'Ing. Fabio CUZZUCREA del Comando Regione Calabria dei Vigili del Fuoco i quali facevano emergere sostanziali criticità sull'adeguatezza dell'impianto antincendio installato nel porto di Crotone.

Criticità che non potevano non essere prese in considerazione dal responsabile della sicurezza della MG S.r.l.s., Geom. Sabrina DE SOLE la quale, in sede di redazione del piano antincendio per il ciclo delle operazioni portuali che riguardavano lo sbarco del nocciolino di ulivo, richiedeva la visione dei certificati di prevenzione incendio relativamente agli impianti fissi/mobili presenti in banchina.

Per cercare di superare legalmente la problematica ed al fine di integrare il proprio Piano Operativo di Sicurezza per l'operazione da svolgere, la MG S.r.l.s. con la nota/PEC: opec292.20190828140852.22789.480.1.68@pec.aruba.it, richiedeva l'ostensione del certificato di prevenzione incendio rilasciato dal Ministero dell'Interno Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile Comando Provinciale di Crotone per gli impianti esistenti nel Porto di Crotone e di proprietà dell'AdSP-MTMI, già utilizzati durante lo svolgimento di analoghe operazioni portuali dalle altre imprese portuali.

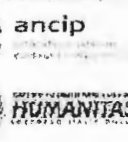
Tale richiesta rimase inevasa, il piano Operativo di Sicurezza non poté essere redatto e, di conseguenza, non fu possibile avviare il traffico commerciale di nocciolino di olive nel porto di Crotone.

Orbene, già con questo primo traffico, appare conferente e lecita la domanda che di seguito si pone: "cosa si intende con l'espressione "... Al fine di meglio declinare l'ambiente regolatorio all'interno del quale tale autorizzazione d'impresa deve essere deliberata, si evidenzia come le imprese portuali autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della L. 84/94 e s.m.i., e dei discendenti regolamenti sia ministeriale che locali, costituiscono, unitamente ai titolari concessioni demaniali marittime ex art. 18 della medesima L. 84/94 e s.m.i., i players di ciascun singolo scalo portuale, ad un tempo attrattori di traffici mercantili nonché esecutori di commesse in conto terzi. Il loro ruolo, inserito in un contesto dinamico come quello delle catene logistiche marittimo-portuali, non può e non deve limitarsi alla mera sottoscrizione di contratti di

¹ Art. 3, comma 1, lett. c) del D. Lgs. 272/99, in ossequio al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, ed in particolare la lettera e-bis, art. 43, del predetto decreto (in base alla quale: "Ai fini degli adempimenti di cui all'articolo 18, comma 1, lettera t), il datore di lavoro adotta i provvedimenti necessari affinché qualsiasi lavoratore, in caso di pericolo grave ed immediato per la propria sicurezza o per quella di altre persone e nell'impossibilità di contattare il competente superiore gerarchico, possa prendere le misure adeguate per evitare le conseguenze di tale pericolo, tenendo conto delle sue conoscenze e dei mezzi tecnici disponibili).



ASSITERMINAL



appalto civilistici per la terzizzazione di segmenti economicamente rilevanti del ciclo delle operazioni portuali, me deve essere rivolto ad intercettare volumi di traffico da operare in autonomia organizzativa ed aziendale"...?"

Pare chiaro che il ruolo di "player" sia proprio quello rivestito dalla MG S.r.l.s., inequivocabilmente assunto in questo primo traffico, come nei successivi nove di cui ci si accinge a discorrere.

2.2 DEL TRAFFICO DI BITUME - seconda riga della tabella 1:

La MG S.r.l.s. oramai da diversi anni intrattiene rapporti commerciali con la ROMABITUMI S.r.l. la cui estrinsecazione si è manifestata in diverse commesse assunte presso il porto di Civitavecchia, Porto Torres e Portovesme.

Alla ROMABITUMI S.r.l. la MG S.r.l.s. ha messo a disposizione il proprio *Know How*, gli impianti utilizzati per lo sbarco di bitume e i propri operai per la formazione professionale dei dipendenti di altre imprese portuali.

L'alto livello di affidabilità e professionalità, dimostrato nell'espletamento dei compiti contrattualizzati, ha permesso alla MG S.r.l.s. di attrarre presso il porto di Crotone parte dei traffici gestiti dalla ROMABITUMI S.r.l., sottraendoli ai porti appena menzionati.

Tale società, infatti, richiedeva alla MG S.r.l.s. lo sbarco, presso il porto di Crotone, di bitume liquido da distribuire su tutto il territorio Calabrese.

Ai sensi dell'art. 17 dell'Ordinanza nr. 39/2007 e dell'art. 14, dell'Ordinanza nr. 32/2008, l'agenzia marittima F.lli TRICOLI s.r.l. su preciso incarico affidatogli dalla MG S.r.l.s., richiedeva a codesta AdSP, il previsto nulla-osta allo svolgimento del ciclo delle operazioni portuali.

Come nel caso del nocciolino di ulivo, anche per il bitume liquido, la MG S.r.l.s. pretendeva il rispetto delle tempistiche dettate dalla norma adoperandosi affinché la richiesta di nulla osta venisse prodotta con 90 giorni di anticipo rispetto al previsto inizio delle operazioni.

Con nota Prot. 0002392 U/19 ASP, l'ufficio sedi periferiche di codesta AdSP, recepiva la possibilità di intercettare un nuovo traffico nel porto di Crotone e indiceva una riunione operativa, procedendo ad invitare i vari Enti per il giorno 14/02/2019.

Scopo del tavolo tecnico era quello di valutare tutte le condizioni cui assoggettare le operazioni di movimentazione della merce in argomento in conformità alle vigenti normative di legge in materia di sicurezza sul lavoro.

Alla data concordata presenziavano al tavolo tecnico tutti gli Enti convocati eccetto l'ASP - Spisal di Crotone che, benché convocata, risultava assente.

I vigili del fuoco di Crotone, questa volta presenti, richiedevano per il tramite dell'Ing. Francesco PASCUIZZI, documentazione integrativa e, nello specifico, *"...uno specifico progetto relativo alle misure di sicurezza antincendio previste, in quanto nella documentazione presentata non risultano al momento sufficientemente evidenziate. Qualora non sia soddisfatto quanto previsto dal punto 16 del decreto del 1934 relativamente al divieto di travaso diretto nave-cisterna dovrà essere presentata richiesta di deroga così come evidenziato nella stessa normativa, previo parere da inoltrare al comitato tecnico regionale di prevenzione incendi"*.

MG S.r.l.s.



I convenuti, atteso il parere espresso dalla rappresentanza dei Vigili del Fuoco, concordavano di aggiornare la riunione del tavolo tecnico ad epoca successiva alla presentazione della documentazione integrativa richiesta. Le decisioni assunte nel tavolo tecnico venivano raccolte nel verbale Prot. 0003057 U/19 ASP.

La criticità sollevata dall'ingegnere dei Vigili del Fuoco di Crotone, vale a dire la mancanza di uno specifico progetto relativo alle misure di sicurezza antincendio, era oggettivamente insanabile, atteso che tale progetto non poteva essere predisposto senza fare riferimento al certificato di prevenzione incendio rilasciato dal Ministero dell'Interno Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile Comando Provinciale di Crotone per gli impianti esistenti nel Porto di Crotone e di proprietà di Codesta AdSP.

Con la nota/PEC, opec292.20190912102636.29371.846.2.63@pec.aruba.it, la MG S.r.l.s. richiedeva l'ostensione del certificato di prevenzione incendio per gli impianti esistenti nel Porto di Crotone e di proprietà dell'AdSP-MTMI, peraltro sempre utilizzati durante lo svolgimento di analoghe operazioni portuali da parte di altre imprese portuali.

Tali certificati, sebbene richiesti, anche con ripetuti solleciti, non vennero mai ostesi alla MG S.r.l.s.

Le lungaggini patite dalla MG S.r.l.s. per cercare, senza mai riuscirvi, di ottenere un documento che per legge doveva essere prodotto da Codesto Ente inducevano il nuovo cliente a rinunciare all'opportunità fornita dalla MG S.r.l.s., orientando il traffico su tre distinti porti: Torre Annunziata, Augusta e Taranto. La parte nord della Calabria è servita da Torre Annunziata e Taranto, mentre la parte sud dal porto di Augusta.

Come accaduto per il nocciolino di ulivo, anche lo scarico del bitume liquido non poteva svolgersi a causa dell'inadeguatezza dell'impianto antincendio del porto di Crotone, della cui conformità alle disposizioni di legge la MG S.r.l.s., ancora oggi, non ha notizia.

A riprova dell'inadeguatezza di che trattasi si segnala che, con decreto 110 AdSP-MTMI del 21/12/2021, rubricato *"Approvazione della procedura di affidamento diretto del servizio di che trattasi ai sensi dell'art. 1 c. 2 lett. a della D.Lgs. 76/20, convertito dalla L. 120/20 e per come modificato dal art. 51 del D.L. 77/21 del 31.05.2021, previa indagine di mercato da svolgersi preventivamente, ed impegno della somma complessiva per l'esecuzione del servizio inerente l'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell'Intervento denominato "Lavori di Realizzazione Impianto di antincendio del Porto di Crotone"*, codesta AdSP ha inserito, nel piano triennale delle opere Pubbliche e nel Piano Operativo triennale 2021-2023, l'intervento denominato *"Lavori di realizzazione impianto di Antincendio del Porto di Crotone"* per un valore complessivo di € 850.000,00 (ottocentocinquantamila/00 euro).

Anche in questo caso non trovano riscontro le asserzioni contenute nel preavviso di rigetto secondo il quale la MG S.r.l.s. non si è dimostrata capace di attrarre nuovi traffici nel porto di Crotone.

2.3 DEL TRAFFICO DI TRONCHI DI LEGNO - terza riga della tabella 1:

In 14/03/2019, la MG S.r.l.s. riceveva dalla M.T. Legnami S.r.l. una richiesta di sbarco di tronchi di legno.

MG S.r.l.s.

Attenendosi alle disposizioni contenute nell'art. 17 dell'Ordinanza nr. 39/2007 e nell'art. 14 dell'Ordinanza nr. 32/2008, la MG S.r.l.s. richiedeva il previsto nulla-osta allo svolgimento del ciclo delle operazioni portuali per lo sbarco di tronchi di abete nel porto di Crotona, nota/PEC: opec2891.20190314112652.27267.349.1.67@pec.aruba.it.

In questo caso la MG S.r.l.s. intercettava un nuovo ricevitore per lo scalo portuale Crotonese, ma non anche un nuovo traffico, atteso che operazioni portuali del medesimo tipo di quelle richieste dalla MT LEGNAMI S.r.l. erano già da tempo svolte, per conto di ricevitori locali quali Biomasse Italia S.p.A. e Serravalle Legnami S.r.l., da parte di altri operatori portuali concorrenti.

Sebbene l'aspetto tecnico del ciclo delle operazioni portuali in previsione di svolgimento fosse già stato esaminato in occasione delle operazioni richieste dalla Compagnia Impresa Lavoratori Portuali S.r.l., con nota Prot. 0004750 U/19 ASP l'ufficio sedi periferiche di codesta AdSP convocava una nuova riunione operativa, fissandola per il pomeriggio del 27/03/2019, al fine di valutare le già valutate condizioni di sicurezza cui assoggettare le operazioni di movimentazione della merce in argomento, in conformità alle vigenti normative di legge.

C'è da precisare che per il giorno 27/03/2019 la sede periferica dell'Autorità Portuale aveva indetto due distinte riunioni operative.

La prima, antimeridiana, prevista per le ore 11:00, che aveva ad oggetto il nuovo traffico intercettato dalla MG S.r.l.s., relativo all'imbarco di combustibile solido secondario²; la seconda, pomeridiana, che invece aveva ad oggetto la scaricazione di tronchi di legno.

Ebbene, nel corso della prima delle due riunioni operative, il sottoscritto riceveva una telefonata dal rappresentante della M.T. Legnami S.r.l. che, messo in vivavoce dinnanzi ai convenuti, dimetteva la MG S.r.l.s. dalla commessa, asserendo che non poteva attendere oltre. Quanto riferito trova riscontro nel verbale Prot. 0005127 U/19 ASP.

Anche in questo caso è ampiamente dimostrata la dinamicità della MG S.r.l.s., la capacità di farsi catalizzatrice di traffici nuovi piuttosto che di portare nel porto di Crotona nuovi clienti per traffici già presenti. Ma tutto ciò pare non essere stato registrato dalla dirigenza dell'Ente.

2.4 DEL TRAFFICO DI SOLID RECOVERED FLUED - quarta riga della tabella 1:

Su richiesta della società MYEUROPOS EXPERT CONSULTING la MG S.r.l.s., chiedeva a codesta AdSP nulla-osta per lo svolgimento del ciclo delle operazioni portuali per l'imbarco di combustibile solido secondario nel porto di Crotona, nota/PEC del 16/03/2019, opec2891.20190316204953.20554.151.1.64@pec.aruba.it.

Con nota Prot. 0002392 U/19 ASP, l'ufficio sedi periferiche di codesta AdSP-MTMI, convocava una riunione operativa per le ore 11:00 del 27/03/2019, al fine di valutare tutte le condizioni cui assoggettare le operazioni di movimentazione della merce in argomento in conformità alle vigenti normative di legge.

Considerato che il ciclo delle operazioni portuali era afferente alla spedizione transfrontaliera di rifiuti, la MG chiedeva a codesta AdSP-MTMI, a mezzo nota/PEC:

² Riunione indetta con nota Prot. 0004751 U/19 ASP



opec2891.20190328140852.22789.480.1.68@pec.aruba.it, la partecipazione della Guardia di Finanza di Crotone e il Settore Ambiente della Provincia di Crotone, il primo in qualità di braccio operativo dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, mentre la seconda nella veste di Ente territoriale che svolge molti dei compiti, attribuiti direttamente o delegati, in materia di tutela dell'ambiente e gestione dei rifiuti, ai sensi dell'art.197 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Con nota Prot. 0004887 U/19 AAMM, codesta AdSP-MTMI, accoglieva la richiesta di cui sopra solo per il Settore Ambiente della Provincia di Crotone, riqualificando la riunione operativa in "conferenza dei servizi decisoria" consesso tecnico per il quale, a detta del dirigente, non era prevista la partecipazione dei militari della Guardia di Finanza di Crotone.

Il 27/03/2019 alle ore 11:00, all'apertura del verbale di riunione si tornò a qualificare l'incontro "riunione operativa" allo scopo di esaminare le problematiche relative alla richiesta di movimentazione di merce denominata Solid Recoverd Fuel, l'esito del tavolo tecnico veniva compendiato nel verbale di riunione operativa prot. 0005127 U/19 ASP.

In tale atto, a riguardo della decisione unilaterale di esclusione della Guardia di Finanza dal consesso, si dava contezza delle riflessioni che l'ufficio di dogane esprimeva in merito: *"...L'agenzia delle dogane ritiene la presente "riunione operativa" come indicata altresì nella nota 21.03.2019 prot. 4751 U/19 ASP dell'Autorità Portuale e non "conferenza dei servizi" come riportato nella successiva nota integrativa del 25.03.2019 prot. 004887 U/19 AAMM. Sarebbe stata quindi opportuna, trattandosi di una riunione operativa, la presenza della Guardia di Finanza quale braccio operativo della Dogana nelle operazioni portuali di specie..."*.

Se da un lato la riqualificazione operata fosse idonea a tenere i militari lontani dai lavori del tavolo, dall'altro essa generava in capo a codesto Ente tutta una serie di adempimenti, primo fra tutti quello di formulare un giudizio favorevole ovvero sfavorevole circa le possibilità di esecuzione delle proponende attività.

L'Ing. Francesco PASCUZZI, in rappresentanza del Comando dei Vigili del Fuoco, ribadiva che le misure di protezione per lo svolgimento di qualsivoglia ciclo delle operazioni portuali non potevano prescindere dalla presenza di un idoneo impianto idrico antincendio a protezione della struttura portuale.

Per sopperire a quanto appena detto, l'Ing. PASCUZZI proponeva in analogia a quanto già stava attuando per la movimentazione del cippato, ovvero, attivare idoneo servizio di vigilanza antincendio dei Vigili del Fuoco, così come previsto art. 5, lett. b), D. Lgs. n. 272/99 e, in quanto applicabile, del D.lgs. n. 81/08 e successive modifiche, previa eventuale richiesta da parte della ditta e relativa autorizzazione ministeriale.

In data 28/03/2019 la MG S.r.l.s. chiedeva, a codesta AdSP-MTMI di determinarsi sulla richiesta di nulla-osta, nota/pec opec2891.20190328010420.28630.178.1.64@pec.aruba.it.

Con nota/PEC opec2891.20190401202529.07915.27.2.66@pec.aruba.it, del 01/04/2019, considerato ricevuto l'assenso del tavolo tecnico surriferito, proprio in ragione della tipologia di riunione qualificata da Codesto Ente, la scrivente società passava alla seconda fase della predisposizione della logistica atta a ricevere il nuovo traffico, veniva quindi richiesta una planimetria generale del porto commerciale di Crotone, completa dei dati catastali, al fine conoscere l'effettiva occupazione degli spazi demaniali marittimi e di potere autocertificare che "lo spazio destinato alla sosta temporanea non era assentito in concessione a soggetti terzi", in

MG S.r.l.s.



aderenza ai dettami dell'art. 2, lettera f), penultimo capoverso, dell'Ordinanza 32/2008 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

In data 08/04/2019, con nota Prot. 0005648 U/19 AAMM, codesta AdSP-MTMI, anziché rilasciare il chiesto nulla-osta circa la fattibilità del nuovo traffico e la planimetria richiesta, compulsava nuovamente gli Enti non intervenuti alla conferenza di servizi decisoria a rendere il proprio parere di competenza, quest'ultima compendiata nel verbale di conferenza di servizio in modalità asincrona prot. 0006670 U/19 ASP.

Benché siano stati organizzati due tavoli tecnici, il primo definito conferenza di servizio decisoria e il secondo definito conferenza di servizio in forma simultanea ed in modalità sincrona, a cui non prendevano parte i dirigenti di Codesto Ente, ma solo un impiegato senza potere decisorio l'Ing. Massimo ARBITRANTE, codesto Ente non ha formulato alcun parere di nulla osta piuttosto che di rigetto del piano commerciale proposto da questa società.

Per il protrarsi dei numerosi procedimenti amministrativi che codesta Autorità ha ritenuto dover attivare, di fatto hanno comportato l'ennesima perdita di un nuovo traffico sul porto di Crotone per l'esercizio finanziario 2019, fatti già comunicati il 20/05/2019, al Presidente di codesta Autorità di Sistema Portuale Mari Tirreno Meridionale e Ionio con la nota/PEC opec2891.20190520133948.16080.566.1.68@pec.aruba.it.

2.5 DEL TRAFFICO DI:

- **METALLI CONTAMINATI DA SOSTANZE PERICOLOSE**
- **MATERIA PRIMA SECONDARIA FERRO E ACCIAIO**
- **FANGHI PRODOTTI DAL TRATTAMENTO DELLE ACQUE REFLUE URBANE**
- **REFUSED DERIVED FUEL**

Rispettivamente quinta, sesta, settima e ottava riga della tabella 1:

I quattro traffici vengono discussi in un singolo punto elenco per il fatto che per tali traffici l'AdSP indisse una singola conferenza di servizi che concluse con un parere sfavorevole.

Tali traffici vennero tutti cassati! Ma vediamo i dettagli.

Fra le varie attività che hanno connotato l'operatività della MG S.r.l.s. vi è anche quella di procacciatore d'affari per lo smaltimento di rifiuti. In tale settore la professionalità acquisita rende la MG S.r.l.s. punto di riferimento per diversi soggetti giuridici che operano nel particolare segmento commerciale.

Nel mese di settembre 2019 la Sales Costruzioni S.p.A. contattava la MG S.r.l.s. chiedendo la quotazione per un'attività di caricazione su navi di rifiuti metallici contaminati da sostanze pericolose, prodotti dalla demolizione del salinodotto ex Montecatini, per essere conferiti presso impianti esteri convenzionati con la MG S.r.l.s..

L'attività richiesta dalla Sales Costruzioni S.p.a. non prevedeva l'utilizzo di banchine per il deposito temporaneo dei rifiuti, bensì, per il primo quadrimestre 2020, l'utilizzo di pontoni da cui la merce sarebbe poi stata trasbordata sulle navi dirette agli impianti di trattamento esteri.

MG S.r.l.s.



La MG S.r.l.s. per espletare il ciclo delle operazioni portuali nel porto di Crotone chiedeva, come sempre, il nulla-osta a codesta AdSP inviando la nota/@PEC identificativo messaggio opec2891.20190316204953.20554.151.1.64@pec.aruba.it.

Con nota Prot. 0016685 U/19 ASP, l'ufficio sedi periferiche di codesta AdSP, convocava la conferenza di servizio simultanea e sincrona per il 15/11/2019, ai sensi dell'art. 14-ter, della legge 7/8/90 n°241, come sostituito dall'art. 1 del D.L. 30/062016 n°127, al fine di valutare tutte le condizioni cui assoggettare le operazioni di movimentazione della merce in argomento in conformità alle vigenti normative di legge.

Con la medesima conferenza di servizi l'Autorità Portuale di Gioia Tauro intendeva discutere anche degli ulteriori traffici in procinto di essere finalizzati dalla MG S.r.l.s., vale a dire:

1. **SALES COSTRUZIONI S.p.A.** per la caricazione su navi di rifiuti metallici contaminati da sostanze pericolose, prodotti dalla demolizione del salinodotto ex Montecatini, per essere conferiti presso impianti esteri convenzionati con la MG S.r.l.s. – **NUOVO TRAFFICO**.
2. **ERDEMIR del gruppo OYAK MINING METALLURGY** per la fornitura esclusiva di Materia Prima Seconda dal Sud Italia. L'attività prevedeva inizialmente la raccolta di circa 2000 tonnellate di merce su tutto il territorio Regionale, per una nave prova nel mese di maggio/giugno 2020 – **NUOVO TRAFFICO**.

Il buon esito della prima fornitura sarebbe servito per fidelizzare la società MG S.r.l.s. alle acciaierie Turchie del gruppo e quindi alla formalizzazione di un contratto di circa 24.000 tonnellate/anno.

La richiesta di nulla osta avanzata dalla MG S.r.l.s. per l'espletamento dell'attività avveniva con nota/PEC: opec292.20190905161217.19674.105.1.66@pec.aruba.it.

3. **ECOCOVER.E.S.**, società spagnola, per l'esportazione dal porto di Crotone di fanghi prodotti dal trattamento delle acque reflue urbane – **NUOVO TRAFFICO**.

La richiesta di nulla osta avanzata dalla MG S.r.l.s. per l'espletamento dell'attività avveniva con nota/PEC: opec292.20190906155234.17860.308.1.66@pec.aruba.it.

La richiesta prevedeva l'espletamento dell'intero ciclo delle operazioni portuali (scarico in banchina, deposito temporaneo e imbarco della merce su nave), a partire da fine anno 2019, erano previste 15.000 tonnellate/anno per un totale di 5 navi fino a luglio 2020.

L'accordo tra la MG S.r.l.s. e la ECOCOVER.E.S., nel caso di buon esito della prima commessa, prevedeva il raddoppio delle quantità annue fino ad un volume massimo di merce esportata per il 2020/2021 di circa 30.000 tonnellate/anno.

4. **NDN ECORECUPERI S.r.l., GEMMA ITALIA O.O.D. e ECO GARB O.O.D.**, la prima società, Italiana, impegnata con la MG S.r.l.s. nel valorizzare l'iniziativa del Ministero dell'Ambiente per la promozione dell'economia circolare dei rifiuti, mentre le altre due società, Bulgare, gestori/proprietari di impianti per il recupero energetico da fonti rinnovabili. Veniva richiesto alla MG S.r.l.s. l'imbarco per l'esportazione di REFUSE DERIVED FUEL – **NUOVO TRAFFICO**.

MG S.r.l.s.



La richiesta di nulla osta avanzata dalla MG S.r.l.s. per l'espletamento dell'attività avveniva con nota/PEC: opec292.20190911180115.18452.617.1.63@pec.aruba.it.

Alla conferenza di servizi, cumulativa per tutti e quattro i nuovi traffici portati nel porto di Crotone dalla MG S.r.l.s., benché convocati, non si presentavano l'ASP - Spisal di Crotone, il Chimico di Porto e l'Amministrazione Provinciale di Crotone.

In tale consesso, i vigili del Fuoco, rappresentati dall'Ing. Francesco PASCUZZI, richiedevano alla MG S.r.l.s., la produzione di documentazione integrativa, con precipuo riferimento alla merce denominata rifiuti metallici contaminati da sostanze pericolose C.E.R. 17.04.09* e, nello specifico, richiedevano una relazione contenente l'analisi e la valutazione generale dei rischi.

Sempre nella medesima conferenza si decideva di invitare al tavolo tecnico successivo anche l'ARPACAL di Crotone, come si evince dal verbale Prot. 0017849 U/19 ASP.

In data 04/12/2019 la MG S.r.l.s., ottemperando alle richieste di produzione di documentazione integrativa disposta dal Comando Vigili del Fuoco di Crotone, inviava la relazione redatta dal Geom. Sabrina DE SOLE, HSE³ della MG S.r.l., con nota/PEC: opec292.20191204221701.02978.06.1.67@pec.aruba.it.

Con nota Prot. 0019149 U/19 ASP l'ufficio sedi periferiche di codesta AdSP, riconvocava la conferenza di servizio simultanea e sincrona, ai sensi dell'art. 14-ter, della legge 7/8/90 n° 241, come sostituito dall'art. 1 del D.L. 30/06/2016 n°127, organizzata per il 21/01/2020 a Crotone, presso la sede dell'Autorità Portuale.

In data 21/01/2020 aveva luogo, finalmente, la seconda conferenza di servizi in forma simultanea ed in modalità sincrona alla quale **non si presentava il Comando Vigili del Fuoco di Crotone**, sebbene fosse stato convocato e fosse stato l'unico ente a richiedere documentazioni integrative.

Il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Crotone si limitava ad inviare la nota prot. 487, allegata e parte integrante al verbale Prot. 0004272 U/20 ASP, nella quale si rimarcava l'inderogabile necessità di un idoneo impianto idrico antincendio.

Il 30/04/2020, a distanza di circa sei mesi dalla richiesta di nulla-osta, codesta AdSP comunicava alla scrivente società, di aver attentamente vagliato i pareri espressi dai soggetti coinvolti nella conferenza di servizi in forma simultanea ed in modalità sincrona, soffermandosi sul parere reso dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Crotone, nel quale, si esprimeva parere sfavorevole in riferimento alla proposta inoltrata dalla Ditta MG S.r.l.s., preannunciando l'archiviazione della pratica, ai sensi dell'art. 10-bis della L. 7/8/90, n. 241, introdotto dalla L. 11/2/2005, n. 15, concedendo gg. 10 (dieci) alla MG S.r.l.s. per presentare le proprie osservazioni per iscritto, eventualmente corredate da documentazione, in ordine ai motivi ostativi Comando Provinciale dei V.V.F. di Crotone.

Il 10/05/2020, con nota/PEC opec292.20200510155135.04293.508.1.69@pec.aruba.it, la MG S.r.l.s., proponeva opposizione al preavviso di rigetto della pratica per l'esecuzione del ciclo delle operazioni portuali dei rifiuti metallici contaminati da sostanze pericolose proponendo la **"VERIFICA DI CONFORMITA' ALLA NORMATIVA DI PREVENZIONE INCENDI PER L'AREA DI STOCCAGGIO MERCI VARIE SUL MOLO NUOVO DEL PORTO DI CROTONE"** redatta dal Geometra Sabrina DESOLE e sottoscritta dall'amministratore della società richiedente.

³ HSE: Responsabile salute sicurezza e ambiente.



Con nota Prot. 0006907 U/20 ASP del 26/05/2020, veniva sottoposta alla valutazione del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco l'opposizione al preavviso di rigetto inoltrato dalla società MG S.r.l.s., successivamente con nota Prot. n. 0007811 E/20 veniva acquisita la risposta del predetto Comando, il quale non ha ritenuto le integrazioni presentate, conformi ed esaustive rispetto alle osservazioni precedentemente formulate, per cui codesta AdSP con nota Prot. 0009456 U/20 SEG, **archiviava TUTTE le istanze presentate dalla MG S.r.l.s..**

2.6 DEL TRAFFICO DI PROJECT CARGO – nona riga della tabella 1:

A settembre 2020, la GE.TRA.DE. S.r.l. richiedeva alla MG S.r.l.s. una quotazione per espletare il ciclo delle operazioni portuali nel porto di Crotona di colli pesanti (project cargo), ovvero merce con pesi variabili di circa 120 - 300 tonnellate.

Il progetto prevedeva l'arrivo presso il sorgitore crotonese di 6/8 navi cargo, per un totale di 4.000 tonnellate di merce.

In particolare, per le prime tre navi l'arrivo era previsto per il primo semestre del 2021, mentre le successive sarebbero giunte all'approdo tra il secondo semestre 2021 e il primo semestre 2022.

Come già riferito nel corso della riunione presso codesto Ente, a Gioia Tauro, in data 29/01/2021, già ab origine il cliente chiedeva di stoccare la merce in porto per almeno un anno solare a partire da gennaio 2021 e fino al gennaio 2022, situazione peraltro verificatasi atteso che ancora oggi, la merce giunta in porto nel gennaio 2021, si trova depositata all'interno del porto.

Tale anno solare, preventivato ancor prima che la merce giungesse in porto, serviva al trasportatore per richiedere ed ottenere i necessari permessi stradali anche in ragione della natura eccezionale del carico.

La MG S.r.l.s., disallineandosi da quanti ritenevano il deposito in banchina per una durata così lunga "cosa fattibile", già nella preliminare fase di trattativa commerciale, senza utilizzare mezzi termini, faceva rilevare al cliente impossibilità di operare l'occupazione di spazi demaniali marittimi nel porto di Crotona destinati alla sosta temporanea delle merci per periodi superiori ai previsti giorni 30 (trenta).

Il periodo di permanenza indicato dal sottoscritto promanava direttamente dall'art. 4, comma 1, dell'Ordinanza 32/2008 di codesta AdSP.

La MG S.r.l.s., tuttavia, considerati i volumi delle merci da movimentare, la visione prospettica di un verosimile futuro incremento dei traffici marittimi e la particolare esigenza del cliente, si mostrava favorevole a proporre a codesta AdSP una richiesta di deroga alla richiamata norma, in quanto prevista al comma 4, art. 4, dell'Ordinanza 32/2008, specificando da subito al cliente che, comunque, la durata dell'autorizzazione alla sosta temporanea delle merci non poteva eccedere i giorni 120 (centoventi).

Come più volte scritto nel corpo del presente elaborato, considerato l'esiguo tempo rimasto per formalizzare l'istanza di nulla-osta per il ciclo delle operazioni portuali richieste, che l'art. 17 dell'Ordinanza nr. 39/2007 e l'art. 14 dell'Ordinanza nr. 32/2008 fissano in 90 giorni prima dall'arrivo previsto della nave, la MG S.r.l.s. sollecitava il cliente affinché porgesse un celere riscontro alle preliminari trattative intavolate per l'esecuzione della commessa.

MG S.r.l.s.



Il cliente, dando esito al sollecito anzidetto informava la MG S.r.l.s. di avere ricevuto già una proposta economica da parte di altro operatore portuale che garantiva, fra l'altro, già nella preliminare fase delle trattative, la certezza di operare uno stoccaggio temporaneo delle merci all'interno del porto per tutto il tempo necessario richiesto e, comunque, per non meno di un anno.

Evidentemente, con tali presupposti, la commessa non veniva affidata alla MG S.r.l.s. in quanto ritenuta troppo rigida nell'applicazione delle norme e, quindi, commercialmente poco appetibile.

Tuttavia nel mese di gennaio, in occasione dell'approdo della prima nave del nuovo traffico, M/N EENDRACHT, accadeva l'inaspettato: codesta AdSP si rendeva conto che gli altri operatori portuali, cui la commessa venne affidata, di concerto tra loro e con l'aiuto della ditta FAGIOLI S.p.A., dichiarando il falso, ponevano in essere un articolato raggirio, violativo delle peculiari norme che regolano la materia delle operazioni portuali, operando il ciclo delle operazioni portuali della M/N EENDRACHT, nonché una serie di servizi accessori e complementari al ciclo delle operazioni portuali, senza le correlate, previste e obbligatorie, autorizzazioni.

La merce veniva scaricata in autoproduzione **senza che vi fosse un'autorizzazione di tale natura**, vale a dire mediante l'utilizzo delle gru di bordo e movimentata all'interno del porto per il tramite di un **servizio shuttle**, anch'esso, **non autorizzato**.

Scoperta la truffa, perpetrata in primis ai danni dell'AdSP e, in secundis, ai danni della MG S.r.l.s. per le ragioni che a breve si addurranno, l'ufficio periferico di codesto Ente, in occasione dell'arrivo della seconda nave, prima di ricadere nel medesimo raggirio, decideva di accertarsi se vi fossero imprese portuali capaci di operare la scaricazione della nave senza l'ausilio delle gru di bordo, in modo da poter procedere, nel caso nessuna delle imprese interpellate avesse risposto, ad autorizzare la società BBC Chartering Genova S.u.r.l. ad operare la scaricazione mediante l'istituto dell'autoproduzione.

Il dirigente sedi periferiche inviava quindi un interpello a tutte le imprese portuali operanti nel porto di Crotone, chiedendo specificatamente se fossero in grado di poter svolgere in autonomia il ciclo delle operazioni portuali della M/N BBC GERMANY.

L'unica impresa a rispondere positivamente all'interpello anzidetto fu la MG S.r.l.s., che nell'occasione dichiarava di aver già da tempo dato disponibilità di mezzi e uomini per l'esecuzione del servizio richiesto.

La MG S.r.l.s., nonostante fosse l'unica impresa a detenere il complesso aziendale idoneo a gestire l'intero ciclo delle operazioni portuali del project cargo, attraverso artifici e raggiri, si è vista sottrarre il traffico marittimo (M/N EENDRACHT, M/N EXCELLENT e M/N EUROCARGO VALENCIA).

2.7 DEL TRAFFICO DI MATERIA PRIMA SECONDARIA FERRO E ACCIAIO – decima riga della tabella 1:

Nel mese di ottobre 2021, la nota acciaieria turca HABAS SINAI VE TIBBI GAZLAR ISTIHSAL ENDUSTRISI A.S., richiedeva alla MG S.r.l.s. una quotazione del ciclo delle operazioni portuali per in trasferimento all'estero di **C-SCRAP METAL** "Materia prima seconda di ferro e acciaio" prodotta nella provincia di Crotone e attualmente destinata alle acciaierie del nord Italia.

MG S.r.l.s.



Le trattative per il nuovo traffico volgevano al positivo esito nel mese di novembre.

In data 09/11/2021 la MG S.r.l.s. richiedeva nulla-osta a codesta AdSP, con nota/@PEC identificativo messaggio opec296.20211109180712.18760.628.1.69@pec.aruba.it, per espletare il ciclo delle operazioni portuali nel porto di Crotone per l'esportazione di Materia prima seconda di ferro e acciaio.

Con nota Prot. 0019243 U/21 ASP, l'ufficio sedi periferiche di codesta AdSP, convocava la conferenza di servizio simultanea e sincrona per il 01/12/2021, successivamente posticipata al 02/12/2021 con nota Prot. 0019708 U/21 ASP, al fine di valutare tutte le condizioni cui assoggettare le operazioni di movimentazione della merce in argomento in conformità alle vigenti normative di legge.

Al tavolo tecnico, benché convocati risultavano assenti: il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Crotone, l'ASP - Spisal di Crotone, l'Amministrazione Provinciale di Crotone e il Chimico di Porto, quest'ultimo inviava relazione tecnica con parere favorevole.

Gli Enti non intervenuti esprimevano in proprio parere compendiatore nel verbale della conferenza di servizio simultanea e sincrona prot. 0021252 U/21 ASP.

Il 07/12/2021 la MG S.r.l.s., per il tramite dello spedizioniere Tricoli Giuseppe, della F.lli TRICOLI & C. S.r.l., inviava un ultimo quesito all'Agenzia Regionale delle Dogane del quale oggi si attende esito.

Superato tale ultimo impasse amministrativo, la MG S.r.l.s. potrà avere contezza delle prescrizioni amministrative, formalizzare un'offerta e stipulare il contratto definitivo per l'inizio di un nuovo traffico commerciale.

Ciò a significare che mentre si discute se rigettare o meno l'autorizzazione della **seconda impresa** operante nel porto di Crotone, l'ennesimo nuovo traffico rischia di perdersi ed essere assorbito da altri porti italiani, piuttosto che essere veicolato su trasporti su gomma con le ovvie conseguenze soprattutto di natura ambientale.

3. DELLA VERIFICA DEL RISPETTO DELLE CONDIZIONI PREVISTE NEL PIANO D'IMPRESA DELLA MG S.R.L.S.

In relazione allo specifico argomento, si legge nella relazione illustrativa predisposta dal dott. Pasquale FARAONE che "... In sede di tale verifica era prima facie emerso che la documentazione richiesta da questa AdSP per i suddetti fini non fosse stata mai prodotta da codesta Ditta, con la derivata conseguenza che le conclusioni rassegnate dall'Ente al Comitato di Gestione nell'adunanza del 30/9/2021 propendevano per una revoca dell'autorizzazione de qua, ovviamente in esito al prescritto procedimento amministrativo assistito dalle garanzie partecipative di cui alla L. 241/90 e s.m.i..

Solo a seguito di successive interlocuzioni richieste da codesta Ditta ed effettuati gli opportuni approfondimenti è emerso che la documentazione a suo tempo richiesta dalla scrivente con nota prot. 0004454 U/21 dell'8/3/2021, era stata inviata ad un indirizzo di posta elettronica certificata non istituzionale e pertanto risultava giammai recapitata; invitata a sanare la suddetta incongruenza, codesta Ditta con nota in data 25/10/2021, assunta al prot. 0017956 E/21 del 02/11/2021 ha trasmesso i dati e gli elementi richiesti a fini verificatori..."

MG S.r.l.s.

I dati forniti dalla MG S.r.l.s. al Dirigente dell'Area Demanio Patrimonio Lavoro Portuale, prima che venisse redatta la relazione illustrativa in discussione, erano i medesimi **inviati nel mese di marzo 2021** in risposta alla nota 0004454 U/21 dell'8/3/2021, vale a dire i medesimi di quelli inviati anche in data 07/04/2021 che di seguito si ripropongono:

TRAFFICO MERCI ANNO 2021		
Tipologia di merci	Previsioni anno 2021	Obiettivi raggiunti
Colli	500 tonnellate	684,62 tonnellate
Rinfuse	0 tonnellate	0 tonnellate
Liquidi	0 tonnellate	0 tonnellate

INVESTIMENTI ANNO 2021		
Tipologia di investimento	Previsioni anno 2021	Obiettivi raggiunti
In strutture fisse, piazzali e magazzini	2.500.000 Euro	0* Euro
In macchinari e attrezzature	10.000 Euro	13.000 Euro
Ricerca/Sviluppo/Miglioramento tecnologico	5.000 Euro	5.000 Euro

* Investimenti su strutture demaniali marittime "sospesi", perché al momento le aree demaniali non rientrano nella disponibilità dell'impresa MG S.r.l.s.

PROSPETTIVA OCCUPAZIONALE ANNO 2021		
Unità lavorative	Previsioni anno 2021	Obiettivi raggiunti
Dirette	2 unità	7 unità
Indirette	20 unità	67 unità

Nel marzo del 2021 e, successivamente e a seguito di chiarimenti, nell'ottobre 2021 la MG S.r.l.s. forniva dati che davano contezza del raggiungimento degli obiettivi prefissi per l'annualità in corso.

Il fatto che il legislatore di settore abbia conferito all'Ente compiti di promozione dei porti amministrati mediante gli strumenti amministrativi a contenuto discrezionale previsti dall'art. 16 della legge 84/94 e dai discendenti provvedimenti attuativi, non autorizzava certamente l'Ente a formare atti a contenuto valutativo privi di fondamento o, comunque, basati su dati non rispondenti al vero.

L'ostensione al Comitato di Gestione del programma operativo presentato dalla MG S.r.l.s. a corredo dell'istanza di autorizzazione all'esercizio di operazioni portuali ex art. 16 c. 1, presentata in data 26/08/2019, e non anche di quello presentato nell'anno 2021, rettificato rispetto al precedente proprio in ragione delle "CAUSE DI FORZA MAGGIORE" di cui si parlerà al successivo paragrafo 6, non ha certamente permesso al suddetto Comitato di operare una valutazione oggettivamente interconnessa con la reale potenzialità operativa della MG S.r.l.s..

Se al Comitato fossero stati ostesi i dati forniti dalla MG S.r.l.s. nel 2021, certificanti il raggiungimento degli obiettivi prefissi per il 2021, il parere positivo espresso sul rigetto della richiesta non si sarebbe certamente formato.

4. DELL'INTUITUS PERSONAE

Il richiamo dell'art. 3, comma 1, del D.M.585/95 nel preavviso di rigetto ora osservato, trasferisce l'intera questione del rigetto dell'istanza di rinnovo dell'autorizzazione 01/2020, ad un campo totalmente diverso da quello prettamente tecnico/giuridico controdedotto nelle pagine che precedono.

La questione scivola, con tale coacevro di mezze informazioni, verso la caratterizzazione del profilo soggettivo del sottoscritto, con il tentativo di esaltare negativamente il disallineamento di tale profilo al contesto operativo esistente nel porto di Crotone.

Nel caso di specie il disallineamento a tale contesto operativo è punto di forza dell'impresa e non, come fatto intendere dall'estensore dell'atto, punto di debolezza.

Si legge testualmente nel preavviso di rigetto:

"... omissis...In seno all'ambiente regolatorio in cui deve esser delibata l'autorizzazione in oggetto viene in evidenza un secondo profilo, attinente all'idoneità soggettiva dell'operatore portuale autorizzato di cui è menzione all'art. 3, comma 1, lett. a) del D.M. 585/95 riguardato sotto lo speciale aspetto dell'intuitus personae, e cioè della particolare affidabilità che deve necessariamente rivestire il suddetto operatore portuale.

Sotto tale profilo emerge che codesta Impresa portuale nell' operare presso il porto di Crotone l'unica nave, denominata "BBC Germany" di bandiera tedesca, allo scadere del termine ultimo, fissato nell'autorizzazione rilasciata dalla scrivente ai sensi degli artt. 38, 39 e 50 del codice della navigazione nonché del pertinente Regolamento emanato da questo Ente con Ordinanza n. 32/2008 e s.m.i., per la sosta di dei citati statori elettrici presso le banchine operative del Porto Commerciale di Crotone, avente prot. 0003626 U/21 ASP del 24/02/2021 e scaduta il 26/03/2021, non ha inteso consegnare tali impianti al ricevitore finale, esercitando nei loro confronti una sorta di ingiustificato "diritto di ritenzione".

Di talché questo Ente ha emanato il provvedimento ingiuntivo n. 05/2021 in data 31/5/2021, recante la fissazione del termine di giorni 15 dalla data della notifica per procedere allo sgombero della banchina operativa portuale occupata senza titolo a mezzo dei due statori di cui si è detto.

Tale provvedimento ingiuntivo è stato inviato alla Capitaneria di Porto in indirizzo, cui competono le funzioni di polizia ai sensi dell'art. 14, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i. in combinato disposto con gli artt. 30 e 1235 del codice della navigazione, che ha elevato nei confronti del Rappresentante Legale di codesta Ditta il Processo Verbale di Contravvenzione n. 60/02/2021, in data 14/9/2021, redatto ai sensi della L. 689/81, con il quale ha sanzionato la violazione dell'art. 1164 del codice della navigazione, come depenalizzato dal D. L.gs. 507/99, per non aver egli osservato un provvedimento legalmente dato dall' autorità competente relativamente all'uso del demanio marittimo.

Solo in conseguenza dell'emanazione, da parte della scrivente, dell'Ordinanza di polizia marittima n. 19/2021/ADSP-MTMI del 10/12/2021, ex artt. 59 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione e 6, comma 4, della L. 84/94 e s.m.i., è stato possibile rimuovere gli anzidetti statori..."

La distorsiva rappresentazione della realtà che connota il preavviso di rigetto trova massima espressione letterale nei passaggi redazionali sopra proposti.



Un lettore poco attento potrebbe formarsi l'idea che il sottoscritto abbia posto in essere condotte illecite o, comunque, non allineate alle norme vigenti in porto.

Nulla di più falso. Partiamo dall'esaltare il punto di forza del profilo soggettivo del sottoscritto, vale a dire l'incondizionata e, ahimè, costosissima, ricerca di legalità, asservendo a tale scopo la sentenza nr. 487/2021, emessa dal Tribunale Ordinario di Crotone, in composizione collegiale, la quale **riconsegna al lettore una struttura quasi fisica all'indefessa ricerca di legalità che anima l'amministratore della MG S.r.l.s.**

A riguardo scrivono i giudici che sentenziano in un processo ove le indagini vennero esperite dalla DDA di Catanzaro:

L'escussione di ARCURI Massimiliano, sebbene nella sua pacatezza, è parsa un atto liberatorio, la ribellione verso la 'ndrangheta di un giovane imprenditore, che tuttora crede nella giustizia e nelle istituzioni e che, nonostante le fortissime pressioni ricevute, aveva scelto di mettersi contro la malavita, compiendo il proprio lavoro, facendo rilevare le irregolarità riscontrate, allertando le forze dell'ordine e non piegandosi alle minacce ed alle intimidazioni, sebbene spaventato e ben consapevole dei rischi assunti con tale atteggiamento ostracista verso il crimine.

Nel processo in questione, epilogo in pesanti condanne per la maggior parte degli indagati, il sottoscritto si è addirittura costituito parte civile, rarità nei processi per mafia, atteso che, anche all'epoca dei fatti, i soggetti denunciati avevano tentato, senza riuscirvi, di obbligare l'impresa portuale gestita dal sottoscritto, ora amministratore della MG S.r.l.s., a compiere atti illeciti e a produrre dichiarazioni mendaci a codesto Ente proprio allo scopo di eludere i controlli su un trasporto eccezionale, che sarebbe stato eseguito in ambito portuale in assenza delle prescritte autorizzazioni.

In pratica fatti analoghi a quelli capitati in occasione dell'approdo delle quattro navi della "commessa TERNA" (ENDRACHT, BBC GERMANY, EXCELLENT e EUROCARGO VALENCIA).

Il tutto finalizzato a favorire **"un sodalizio mafioso"**. Tanto è quello che è emerso dalle indagini della Procura Distrettuale Antimafia di Reggio Calabria che ha portato all'arresto di 17 persone tra cui l'ex presidente dell'Impresa Compagnia Lavoratori Portuali S.r.l.

La collaborazione con le Istituzioni tutte che la MG S.r.l.s. ha da sempre offerto e richiesto, non può e non deve essere considerata come interferente con le attività amministrative dell'Ente che gestisce il Porto di Crotone, né, tantomeno, la volontà della messa in pristino della legalità e della lecita concorrenza deve essere confusa come intenzione, anche in forma latente o traversa, di sostituirsi all'operato delle Autorità.

Ritenendo smacchiata e riportata ad equilibrio la figura del sottoscritto, si entra ora nel merito della commessa BBC GERMANY, dell'illegale sottrazione della merce al legittimo possessore, dell'istigazione a delinquere subito.

MG S.r.l.s.



4.1 DELLA MANCATA OTTEMPERANZA ALL'INGIUNZIONE DI SGOMBERO 05/2021 DEL 31/05/2021.

Come detto, l'autorizzazione alla sosta temporanea rilasciata con prot. 0001328 U/21 ASP del 25/01/2021, permetteva alla MG S.r.l.s. la lecita permanenza nell'area portuale fino al 26/03/2021, oltre, ovviamente, ai giorni concessi per la predisposizione dello sgombero dell'area.

Scaduto tale termine e non avendo ottenuto, sebbene richiesta, una proroga che consentisse il prolungamento dei tempi di permanenza all'interno del porto di Crotone, ovvero una nuova area anche periferica dell'ambito portuale ove continuare a detenere la merce fino al momento in cui il ricevitore si fosse deciso di procedere al suo ritiro, la MG S.r.l.s. si attivava immediatamente al fine di trasferire la merce al di fuori dell'area portuale, come si vedrà meglio nel seguito del presente elaborato, procedendo, in primis, alla predisposizione di quanto necessario ad eseguire un trasporto eccezionale in totale sicurezza.

Anche quest'ultimo orientamento, invece di essere visto come indicativo della volontà della MG S.r.l.s. di ottemperare al precetto di codesto Ente, venne strumentalmente etichettato come intenzione di trattenere la merce.

Un enorme compendio probatorio, di elevata caratura, certifica i retroscena dell'intera vicenda, ma questo rientra in un ambito diverso da quello che ci occupa oggi.

Ritornando alle nostre vicende, come si vedrà a breve, la gestione amministrativa legata allo sbarco della merce dalla M/N BBC Germany ha palesato un atteggiamento di Codesto Ente per nulla neutrale né equidistante, atteso che l'intera attività non è stata scevra da condizionamenti e favoritismi.

Oggi la merce si trova stoccata in un'area periferica del porto, fuori dalla disponibilità del legittimo possessore, segno che parrebbe essere indicativo di un avvicinamento subito da Codesto Ente da parte della General Electric Steam Power e/o della Fagioli.

Sull'aspetto del condizionamento di cui pare essere vittima Codesto Ente appare giusto produrre uno stralcio della conversazione che il rappresentante della FAGIOLI S.p.a., dott. Moreno MASSETTI, ha intrattenuto con il Massimiliano ARCURI in data 07 giugno del 2021, alle ore 12:31, di cui si riporta stralcio dal minuto 1:52':11" al 1:52':34".

...omissis...

Moreno MASSETTI: **cosa posso fare io con la General Elettric per...**

Massimiliano ARCURI: **allora...**

Moreno MASSETTI: **FAR PRESSIONE SULL'AUTORITÀ PORTUALE...**

Massimiliano ARCURI: **...no...**

Moreno MASSETTI: **PER FARLE OTTENERE...**

Massimiliano ARCURI: **...guardi..**

Moreno MASSETTI: **...PER FARCI OTTENERE QUESTA CONCESSIONE POI ALLA FINE.**

MG S.r.l.s.



Massimiliano ARCURI: ***no, no ..., lei, lei, lei signor MASSETTI mi deve usare una cortesia, perché ritengo di essere una persona corretta e seria. Secondo me la FAGIOLI, in questo momento, deve stare lì a guardare un attimo, come si comporta l'Autorità Portuale e come si comportano i vostri fornitori.***

Nel corso della stesa telefonata:

Stralcio dal 2:11:32" al 2:11:58"

Moreno MASSETTI: **lei dice, non..., di non volere, vuole che io attenda, NON VUOLE UNA MANO NEI CONFRONTI DELL'AUTORITÀ PORTUALE**

Massimiliano ARCURI: **si!**

Moreno MASSETTI: **perché?**

Massimiliano ARCURI: **... omissis....**

Stralcio dal 2:14:56" al 2:15:09"

Massimiliano ARCURI: **... e io non le chiederò mai di fare una forzatura su qualcosa che ci spetta per diritto! Non so se mi spiegato!**

Moreno MASSETTI: **chiaro**

Massimiliano ARCURI: **... omissis..**

Cosa voleva dire il Moreno MASSETTI?

Come è possibile che un soggetto estraneo al contesto portuale Crotonese si dichiarava capace di intercedere su codesta AdSP per agevolare le imprese portuali che lavorano per GE Steam Power e Fagioli?

Sotto questa chiave di lettura, è lecito chiedersi la valenza del "*combinato disposto 3 e 97 della Costituzione, che disegnano un preciso obbligo per Pubblica Amministrazione di svolgere la propria attività nel pieno rispetto della giustizia, evitando ogni discriminazione e arbitrio nell'attuazione dell'interesse pubblico.*"

L'impossibilità oggettiva di ottemperare al provvedimento ingiuntivo n. 05/2021 emesso da codesta AdSP risiedeva nel Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285, meglio noto come Codice della Strada, che vige all'interno del porto, e in tutte le norme sulla sicurezza dei posti di lavoro, oltre che, e non di minore importanza, nel buon senso di chi ha sempre operato salvaguardando l'incolumità dei propri dipendenti, ritenendo meritevoli di rispetto i disciplinari che riguardavano l'accesso dei trasporti eccezionali in ambito portuale.

Volendo dare connotazione pratica a quanto appena asserito si riporta uno stralcio del modello E, propedeutico all'inizio della movimentazione eccezionale in ambito portuale, ove il soggetto richiedente deve autocertificare, assumendosene quindi la totale responsabilità, di aver verificato la percorribilità di tutto l'itinerario, con particolare riferimento all'inscrivibilità in curva del veicolo... ecc.. :

MG S.r.l.s.



Consapevole delle sanzioni penali, richiamate dall'art. 76 del D.P.R. 445 del 28 Dicembre 2000 nel caso di dichiarazioni non veritiere, di formazione e uso di atti falsi, di cui all'art. 75 del D.P.R. del 445/2000; ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del citato D.P.R., sotto la propria responsabilità

DICHIARA:

- 1) di aver preso visione dell'informativa sul Trattamento dei Dati Personali ai sensi del Regolamento Europeo n. 2016/679, riportata nella relativa Modulistica e sul sito web dell'Ente all'indirizzo:
<https://autoritaportualeligioiatauro.contrasparenza.it/trasparenza/contenuto/2134/informative-privacy-accesso-ai-porti>;
- 2) di manlevare l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio da qualsiasi responsabilità derivante dalla permanenza di tutte le persone sottoindicate in ambito portuale e di eventuali danni subiti o causati a terzi all'interno del porto;
- 3) di ottemperare alle prescrizioni contenute nella predetta Ordinanza e di avvalersi dei permessi di accesso per recarsi esclusivamente nelle aree specificate nell'Autorizzazione di cui in oggetto;
- 4) di aver verificato la percorribilità di tutto l'itinerario, con particolare riferimento all'inscrivibilità in curva del veicolo o del complesso veicolare;
- 5) di aver verificato che il percorso compreso tra i varchi doganali e l'area di sbarco/imbarco o di temporaneo deposito, risulti libero da impedimenti di sorta;
- 6) di essere consapevole che il rilascio del Nulla Osta da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio è consequenziale al possesso delle autorizzazioni già rilasciate dagli altri enti territoriali le cui strade sono interessate al transito;
- 7) il personale-conduttore per il quale si chiede l'accesso

Che l'autorizzazione ad effettuare un trasporto eccezionale soggiaccia, oltre che alle precise incombenze riportate nell'ordinanza 36/2010, anche a quelle richiamate nel Codice della Strada lo certifica l'ulteriore stralcio del modello E che si propone:

Spazio riservato alla Sede Periferica di Crotone Per quanto di competenza, Nulla Osta al transito di carichi eccezionali nell'ambito portuale di Crotone, per i giorni _____ _____ al fine di: () - consegnare (natura del carico) _____ () - ritirare (natura del carico) _____ presso l'area _____ n. transiti autorizzati _____ Restano fermo, le prescrizioni contenute: 1. nel regolamento accessi in vigore nel porto di Crotone; 2. nel D. Lgs. n. 285/92 "Nuovo Codice della Strada" e successive integrazioni e modificazioni; 3. nel D.P.R. n. 495/92 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della Strada" e successive integrazioni e modificazioni. Il personale autorizzato all'accesso in porto è generalizzato nel presente N.O.
--

L'iter procedurale da seguire per ottemperare all'ingiunzione di sgombero era quindi il seguente:

1. Richiedere i collaudi strutturali delle banchine del porto interessate dal transito;
2. Incaricare un tecnico per redigere un piano di trasporto.

La MG S.r.l.s. quindi conferiva incarico all'ing. Pietro TROVATO, che lo accettava, di predisporre il necessario piano di transito.

Il tecnico tuttavia anteponeva, alla realizzazione di detto piano, la presa visione dei collaudi strutturali delle banchine del porto di Crotone interessate dal passaggio del convoglio eccezionale.

MG S.r.l.s.



Per tale ragione la MG S.r.l.s. richiedeva detti collaudi che, tuttavia, non vennero mai ostesi.

La necessità di ottemperare all'ingiunzione di sgombero 05/2021 induceva la MG S.r.l.s. a richiedere a codesto Ente di poter eseguire le necessarie verifiche strutturali a proprie spese e avvalendosi di aziende specializzate.

L'attività tecnico/peritale sarebbe consistita in prove di carico e sondaggi sui piazzali portuali ed aveva lo scopo di per accertare la percorribilità di tutto l'itinerario.

La "nobile" iniziativa serviva a scongiurare ogni potenziale rischio di cedimento della banchina, con le ovvie conseguenze cui tale evenienza avrebbe comportato per le maestranze portuali, e a consentire all'amministratore della MG S.r.l.s. di formulare, secondo verità, le preventive dichiarazioni, da rilasciarsi ai sensi del D.P.R. 445/2000 come previsto dai regolamenti locali.

A riprova dell'intenzione della MG S.r.l.s. di rilasciare la merce nella libera disponibilità del ricevitore interviene la copiosa corrispondenza intrattenuta con quest'ultimo, nella quale è lo stesso ricevitore a fornire lumi circa le tempistiche e le modalità di ritiro dei due STATOR.

In assenza di tali certi circa le tempistiche di ritiro della merce la MG S.r.l.s. non avrebbe potuto predisporre gli adempimenti tecnici amministrativi necessari allo sgombero dell'area occupata.

Solo a titolo cognitivo si porge il seguente dato: nel ricorso ex art. 700 C.P.C. e 669-Quater C.P.C. promosso da **General Electric Steam Power** si legge chiaramente che la data prevista per la consegna della merce era fissata per il 01/08/2021:

22. Il contratto tra Terna e GE impone a quest'ultima pesanti penali qualora i beni oggetto del contratto vengano consegnati in ritardo rispetto alle scadenze contrattuali pattuite. In particolare, il contratto prevede una penale pari allo 0,2% del valore totale del contratto (65 milioni) per ogni settimana di ritardo imputabile a GE rispetto alle date contrattuali intermedie e una penale pari allo 0,5% a settimana per il mancato rispetto della data di consegna finale. Inoltre, qualora le penali superino del 10% il valore totale del contratto, Terna ha diritto di risolvere il contratto chiedendo il risarcimento del danno. Il contratto con Terna indica come data finale per la consegna degli statori e di tutti i materiali il 1 agosto 2021.

La latitanza del ricevitore è stata la causa dell'impossibilità della MG S.r.l.s. a provvedere al rilascio degli statori.

Anche la data del 01/08/2021 era prospetticamente inidonea al ritiro della merce. Se infatti in tale giorno il ricevitore si fosse presentato a ritirare gli statori, a causa della mancanza dei permessi ancora oggi non ottenuti da parte degli enti proprietari delle strade su cui il veicolo eccezionale sarebbe dovuto transitare, la merce non avrebbe potuto lasciare l'area portuale.

L'ingiunzione di sgombero non aveva lo scopo di liberare le banchine del porto dalla merce, atteso che ancora oggi tale merce occupa tali banchine, ma semplicemente quello di togliere tale merce dalla disponibilità della MG S.r.l.s. che avrebbe addebitato al ricevitore i costi di una operazione portuale di durata annuale.

MG S.r.l.s.



Inoltre la MG S.r.l.s. avrebbe certamente provveduto a movimentare la merce fuori dal porto, con considerevole aggravio di spese, atteso che mai avrebbe superato la durata massima dei 120 giorni di permanenza in porto.

È bene ribadire che la merce non è uscita dal porto per via della mancata ostensione dei collaudi della banchina da parte di Codesto Ente e per nessuna altra causa.

Come detto, ancora oggi, a distanza di quasi otto mesi dall'emissione dell'ingiunzione di sgombero, gli statori si trovano ancora all'interno del porto, stoccati illecitamente in un'aria che l'Ente ha interdetto alla circolazione ed ha destinato solo all'assemblaggio dei convogli eccezionali.

Che la priorità dell'amministratore della MG S.r.l.s. fosse dare esecuzione al provvedimento ingiuntivo n. 05/2021, nel rispetto del ciclo delle operazioni portuali della BBC GERMANY, lo si rileva nel verbale di causa del 30/07/2021, di cui si riporta lo stralcio:

Il Sig. Arcuri dichiara espressamente di rendere immediatamente disponibile la merce, che verrà rilasciata nel rispetto del "ciclo delle operazioni portuali" della motonave BBC Germany ai sensi dell'art. 2 comma 2 del D.M. n. 132/01.

A questo punto l'Avv. Aliberti, preso atto della dichiarazione di disponibilità resa dal legale rappresentante della società resistente, dichiara di non avere più interesse alla prosecuzione del giudizio e rinuncia pertanto al ricorso cautelare.

Ma scomponiamo ancora la vicenda, rassegnando nel dettaglio le azioni intraprese da questa società, partendo dalla richiesta di una seconda proroga all'occupazione dell'area, non concessa dall'Ente.

Considerato il termine di scadenza dell'autorizzazione prot. Prot. 0003626 U/21 ASP, la MG S.r.l.s. con nota/PEC: opec2941.20210315105031.17188.462.1.69@pec.aruba.it, richiedeva a codesta AdSP una seconda proroga dell'autorizzazione in parola, per ulteriori 30 giorni, **richiesta rigettata con la nota Prot. 0005701 U/21 ASP di codesta AdSP.**

Con lo stesso documento venivano concessi alla MG S.r.l.s. 15 giorni, a decorrere dal 26/03/2021, per sgomberare l'area demaniale marittima interessata dall'occupazione dei due statori.

Il 02/04/2021, a riscontro della nota prot. 0005701 U/21 SEG, con nota/PEC: opec2941.20210402154234.02415.434.2.67@pec.aruba.it, la MG chiedeva a codesta AdSP, nelle more che il Tribunale Civile di Crotone esprimesse il proprio giudizio e al fine di contemperare tutti gli interessi coinvolti, di voler considerare l'opportunità di rilasciare un titolo temporaneo per l'occupazione di un'area demaniale anche periferica del porto che non pregiudicasse le attività di terzi, impegnandosi sin da subito a corrispondere anticipatamente il canone nella misura che fosse stata indicata da codesta amministrazione.

Anche tale richiesta non venne accolta e con la nota di rigetto Prot. 0006161 U/21 ASP veniva disposto lo sgombero totale dell'area entro il 16/04/2021.

MG S.r.l.s.



Il 14/04/2021, per mezzo dei nostri legali si proponeva istanza di annullamento di ufficio della nota Prot. 0006161 U/21 ASP, ex art. 21 nonies L. 07/08/1990 n. 241 s.m.i. di provvedimento annullabile ex art. 21 octies comma 1 L. 07/08/1990 n. 241 s.m.i.

La richiesta di cui sopra, con nota Prot. 0007200 U/21 ASP veniva ritenuta infondata e quindi rigettata.

Il mese successivo, veniva notificata l'ingiunzione di sgombero 05/2021, prot. 0007280 U/21 AAMM, recante la fissazione del termine di giorni 15 dalla data della notifica per procedere allo sgombero della banchina operativa portuale per la quale non era stata concessa da codesta AdSP la proroga del titolo autorizzativo Prot. 0001328 U/21 ASP.

In data 29/05/2021, ottenuta la disponibilità di depositare i due Statori all'interno dell'area in concessione alla ditta FIORENZA, la MG **chiedeva a codesta AdSP, al fine di adempiere nell'immediatezza all'ingiunzione 5/2021, copia dei collaudi strutturali delle banchine del porto di Crotone interessate dal passaggio del convoglio eccezionale,** riportanti i carichi massimi ammissibili, al fine di poter formalizzare la richiesta dell'autorizzazione per il trasporto eccezionale in ottemperanza all'Ordinanza 36/2010, del 19 novembre 2010, istanza inoltrata a mezzo posta elettronica certificata: opec2941.20210529115906.20886.209.1.66@pec.aruba.it.

La MG S.r.l.s., il 09/06/2021, **sollecitava**, con la consentita urgenza, riscontro alla surriferita PEC del 29/05/2021, al fine di adempiere nell'immediatezza all'ingiunzione 5/2021, nota/PEC: opec2941.20210609144022.21844.781.1.67@pec.aruba.it.

In data 16/06/2021, **veniva sollecitato**, per la seconda volta, riscontro alla surriferita PEC del 29/05/2021, al fine di adempiere nell'immediatezza all'ingiunzione 5/2021, nota/PEC: opec2941.20210616130733.21831.583.1.67@pec.aruba.it.

Con nota Prot. 0010479 U/21 ASP, codesta AdSP comunicava alla scrivente che la soluzione prospettata non era praticabile, perché l'uso delle aree in concessione, a scopo di deposito temporaneo di merci, non rientrava tra le attività contemplate nell'oggetto della concessione rilasciata, ex art. 18, alla ditta NAUTICA S.a.s. di Fiorenza & Figli.

In data 21/06/2021, la MG ottenuta la disponibilità di depositare i due Statori in un dell'area prospiciente al porto, **chiedeva a codesta AdSP di voler fornire, con la consentita urgenza, copia dei collaudi strutturali delle banchine portuali interessate dall'itinerario** riportato in allegato alla richiesta, ovvero, di individuare l'itinerario stradale percorribile in abito portuale dal convoglio eccezionale, indicato nella richiesta, fornendo copia dei collaudi strutturali delle banchine del porto interessate al transito, nota/PEC: opec2941.20210621101046.19567.200.1.66@pec.aruba.it.

Mai risposta pervenne da codesto Ente al riguardo dei collaudi delle banchine.

L'ottemperanza all'ingiunzione di sgombero sarebbe dovuta avvenire quindi sotto l'esclusiva responsabilità della MG S.r.l.s., che avrebbe dovuto intraprendere il trasporto eccezionale in violazione delle norme innanzi richiamate.

Di fronte alla scelta se affrontare un procedimento amministrativo ingiusto come quello scaturito dall'inottemperanza all'ingiunzione di sgombero, ovvero un procedimento penale giusto scaturente dalla mancata tutela della sicurezza del proprio personale, la MG S.r.l.s. ha optato per l'amministrativo ingiusto, così salvaguardando l'incolumità del proprio personale.

MG S.r.l.s.

Per tutto quanto sopra si ritiene di avere ampiamente giustificato la mancata ottemperanza dell'ingiunzione di sgombero 05/20214.

Tra l'altro, **dall'incontro avuto presso codesta AdSP, il 29/01/2021, è emerso chiaramente che le altre imprese portuali e la FAGIOLI S.p.a. avevano rilasciato dichiarazioni e prodotto dichiarazioni sostitutive di certificazioni e di atti di notorietà⁴ totalmente false, riuscendo tuttavia ad ottenere, da codesta AdSP benefici e provvedimenti autorizzatori, di carattere positivo, non spettanti.**

Solo a titolo di esempio si rappresenta che sono stati rilasciati degli accessi al porto attraverso l'esibizione di modelli E per il trasporto eccezionale, come previsto dall'Ordinanza 36/2010 AdSP.

Ebbene tale modello viene rilasciato perché vengono prodotti, ovvero autocertificati il possesso, delle autorizzazioni al transito rilasciate dagli Enti proprietari delle strade interessate dal tragitto fuori dal porto, dichiarazione al punto 6) del modello E.

Ancora oggi tali autorizzazioni non sono in possesso di tali soggetti giuridici, quindi tali modelli E costituiscono dei falsi ideologici c.d. "indotti": certamente trova applicazione al caso de quo l'art. 71 D.P.R. n. 445/2000 che ha confermato l'obbligatorietà del controllo sulle dichiarazioni sostitutive di certificazione e di atti di notorietà, in tutte le ipotesi nelle quali sorgano "fondati dubbi" sulla veridicità delle dichiarazioni medesime, concetto peraltro già sancito dal precedente D.P.R. n. 403/1998.

4.2 DEL POSSESSO DEGLI STATORI IN CAPO ALLA MG S.r.l.s.

Falsa è l'affermazione che la MG S.r.l.s. **non abbia "... omissis *inteso consegnare tali impianti al ricevitore finale, esercitando nel loro confronti una sorta di ingiustificato "diritto di ritenzione"...***

Appare conferente sottolineare il passaggio interlocutivo in menzione in quanto, a parere dello scrivente, la realtà fattuale degli accadimenti è stata riportata a codesto Ente in maniera distorta dalle controparti.

Senza ripercorrere le cause che hanno determinato l'affidamento della commessa della scaricazione della motonave BBC GERMANY alla MG S.r.l.s., peraltro già ampiamente descritte in precedenza, si riferisce ora che, in data 22/01/2021, dopo aver sottoscritto il relativo contratto con la società BBC Chartering Genova S.u.r.l., la MG S.r.l.s. procedeva a formalizzare le richieste di accosto pubblico, per la M/N BBC GERMANY, e di sosta temporanea per i mezzi e per le merci che avrebbero interessato l'area demaniale marittima prospiciente l'accosto.

La sosta temporanea richiesta non aveva quale scopo quello di detenere la merce scaricata dalla motonave.

Invero lo scopo era duplice: permettere il posizionamento della gru e delle relative attrezzature e stocarvi, in via temporanea, la merce qualora dalle operazioni fossero sorte difficoltà.

⁴ Artt. 46 e 47 d.P.R. n. 445/2000, "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa"



Ottenute le predette autorizzazioni e terminate le operazioni di posizionamento della gru sotto bordo, in data 25/01/2021 si dava inizio al ciclo delle operazioni portuali della M/N BBC GERMANY.

Da subito il vettore terrestre incaricato al ritiro della merce si mostrava poco incline al rispetto della legge, improvvisando un servizio shuttle non autorizzato effettuato mediante l'utilizzo fraudolento di mezzi per il trasporto eccezionale.

Le irregolarità riscontrate venivano senza indugio segnalate alla locale Capitaneria di Porto di Crotone che interveniva in porto e bloccava l'illecito trasferimento della merce con la derivante conseguenza che la merce scaricata dalla motonave venisse posizionata a terra, nell'area precauzionalmente autorizzata alla MG S.r.l.s., in considerazione della pericolosità della gestione del carico da 300 tonnellate in sospensione.

Il posizionamento a terra degli statori veniva eseguito seguendo le istruzioni del ricevitore della merce, come dimostrano le note e-mail del 26.01.2021 ore 9.36 e successiva integrazione di pari data, delle ore 11.19.

La MG S.r.l.s. diveniva quindi oggetto di attacchi da parte della RECYCLING S.r.l. che, inopinatamente, pretendeva la liberazione delle aree occupate legittimamente dalla scrivente società in forza del contratto stipulato con l'armatore della M/N BBC GERMANY, costituente presupposto dell'autorizzazione alla sosta temporanea medio tempore conseguita.

Si precisa che, non vi è traccia di un accordo commerciale tra RECYCLING S.r.l. e BBC Chartering Genova S.u.r.l. che potesse giustificare il rilascio da parte di Codesto Ente di un'autorizzazione alla sosta temporanea a loro nome, come peraltro chiarito dall'agente marittimo dott. Giuseppe TRICOLI che, con nota/PEC del 24/01/2021 ore 10.42, escludeva l'esistenza di qualsivoglia rapporto commerciale tra il vettore marittimo e la RECYCLING S.r.l.

V'è da dire che in occasione delle operazioni svolte all'approdo della precedente nave, "EENDRACHT", le imprese incaricate della scaricazione, approfittando del periodo feriale, posero in essere le medesime condotte illecite senza però che nessuno lo rilevasse.

La MG S.r.l.s. si trovava quindi a dover gestire, suo malgrado, un'operazione portuale che non si interrompeva sottoparanco, ma che continuava per le oggettive responsabilità di quanti dovevano procedere all'immediato ritiro della merce, che non essendo riusciti ad ottenere i titoli autorizzativi necessari da parte degli Enti territoriali le cui strade erano interessate al transito dei convogli eccezionali, tentavano di eludere disonestamente i regolamenti locali e le Leggi di settore.

Se da un lato la MG S.r.l.s. aveva adempiuto con zelo, esattezza e tempestività all'obbligazione di scaricazione sotto paranco nell'interesse della nave (cfr. art. 454 comma 2 c. nav.), rispettando appieno il contratto con l'armatore della M/N BBC Germany, a propria volta liberato dall'obbligazione di consegna nei confronti del destinatario/ ricevitore (cfr. art. 442 c. nav. con art. 3 Conv. Bruxelles 25.8.1924, resa esecutiva in Italia con R.D.L. 6/1/1928 n. 1958 conv. in L. 19/7/1929 n. 1638), dall'altro si trovava vincolata alla merce in ragione di una responsabilità di custodia nascente stavolta nell'interesse del destinatario/ricevitore.

Su quest'ultimo gravava, oltre all'onere di provvedere al ritiro della merce, l'onere di corrispondere alla MG S.r.l.s. quanto dovuto per le operazioni portuali non contrattualizzate ma eseguite per far fronte all'oggettivo stato di necessità derivante dall'inadeguatezza autorizzativa che connotava gli stessi ricevitori della merce.

MG S.r.l.s.



La MG S.r.l.s. diveniva quindi titolare di diritti su un credito formatosi in relazione all'applicazione della tariffa pubblicata, ai sensi dell'art. 16, comma 5, L. 28.1.1994 n. 84, in sede di richiesta di autorizzazione all'esercizio di operazioni portuali.

In relazione a tale credito la MG S.r.l.s. emetteva una fattura pro-forma, intestata alla Fagioli S.p.A. dichiaratasi, con mendacio, ricevitore/destinatario della merce.

Solo successivamente la MG S.r.l.s. scopriva che il vero ricevitore della merce era identificabile in GE Steam Power Italia S.r.l..

Al riguardo si fa rilevare che, messa in disparte la contestazione del quantum, l'an del diritto di credito in esame è reso certo dall'inequivoca ammissione di cui alla nota/PEC del 18.02.2021, ore 14.54, della Fagioli S.p.A.

Con tale documento la FAGIOLI S.P.A. rivendicava, senza addurre adeguate giustificazioni, un potere rappresentativo dell'avente diritto alle merci, la GE Steam Power Italia S.r.l. e formulava lagnanze circa l'eccessivo importo della fattura di cui si è detto senza tuttavia mai contestare né il diritto di credito né, s'intende, come questo si sia generato.

Pertanto, **salve le riserve di ordine amministrativo e diverso, in ogni caso di stretta competenza dell'Autorità Giudiziaria, la MG S.r.l.s., ope legis, era custode dei n. 2/due statori, non potendo consentire al rilascio in difetto dell'adempimento del credito, ai sensi del combinato disposto degli artt. 1767, 1781 e 2761 comma 3, del Codice Civile e ulteriori disposizioni ivi richiamate e comunque direttamente applicabili.**

In qualità di detentore/custode della merce, non avendo ricevuto riscontro dalla FAGIOLI S.p.A., agli impegni assunti nel corso dell'incontro del 29/01/2021 presso codesta AdSP, considerato il termine di scadenza fissato nell'autorizzazione prot. 0001328 U/21 ASP, la MG S.r.l.s. con nota/PEC: opec293.20210203115933.20790.910.2.64@pec.aruba.it, chiedeva a codesta AdSP la proroga dell'autorizzazione in parola per il deposito temporaneo della merce sbarcata nell'area demaniale marittima portuale non assentita in concessione, per ulteriori 30 giorni, nei modi e nei termini dettati dall'art. 4 dell'Ordinanza 32/2008 di codesta AdSP, **provvedendo, parallelamente e con due distinte note/PEC, ad informare il ricevitore della merce e il suo ausiliario, dell'imminente scadenza del periodo autorizzato per l'area ove la merce era depositata**⁵; a tali note/PEC non fu dato alcun riscontro e rimasero lettere morte.

Accertata dalle polizze di carico la proprietà della merce in capo alla GE Steam Power S.r.l., e non alla falsamente dichiarata FAGIOLI S.p.A., la MG S.r.l.s. in qualità detentore/custode chiedeva a quale titolo la FAGIOLI S.p.A. stesse trattando con il detentore/custode, chiedendo al contempo un'interlocuzione diretta con il vero ricevitore della merce, nota/PEC: opec2941.20210219133001.11172.697.2.69@pec.aruba.it, anche questa rimasta priva di riscontro.

Con nota Prot. 0003626 U/21 ASP, codesta AdSP concedeva la proroga dell'autorizzazione Prot. 0001328 U/21 ASP per il deposito temporaneo della merce sbarcata nell'area demaniale marittima fino al 26/03/2021.

⁵ nota/PEC: opec293.20210209174159.29938.48.1.65@pec.aruba.it
nota/PEC: opec293.20210215183627.10609.76.2.67@pec.aruba.it



Parallelamente, con una comunicazione PEC, la RECYCLING S.r.l. richiedeva un nulla-osta alla MG S.r.l.s. per svolgere un servizio shuttle mai richiesto da quest'ultima.

Si ribadisce al riguardo che la MG S.r.l.s. era l'unica impresa a dichiararsi e, successivamente a dimostrarsi, idonea a compiere in autonomia l'intero ciclo delle operazioni portuali. In tale ciclo rientrava anche il servizio shuttle che, *sine titolo*, la RECYCLING S.r.l. richiedeva di compiere.

Al riguardo si rammenta quanto già comunicato, su richiesta di codesta AdSP, con nota Prot. 0001920 U/21 SEG: "... la MG S.r.l.s. non ha mai affidato servizi accessori complementari al ciclo delle operazioni portuali della M/N BBC GERMANY, previsti all'art. 2, comma 3 dell'Ordinanza 38/2007, alla Ditta RECYCLING S.r.l..."

In data 19/03/2021 veniva iscritto al R.G.A.C. del Tribunale Civile di Crotone, con n. 510/2021 e assegnazione alla Sezione I, un ricorso ex art. 702 bis c.p.c., affinché fosse riconosciuto il diritto di credito della MG S.r.l.s. e venisse accertato e dichiarato in favore della MG S.r.l.s. il diritto di ritenzione dei n. 2/due statori, ai sensi dell'art. 2756, comma 3 c.c., a garanzia del detto diritto di credito acquisito.

La richiesta dei permessi e dei titoli autorizzativi a cui si è fatto pocanzi accenno, rispondeva ad esigenze meramente amministrative ed aveva finalità tutt'altro che ostative al ritiro degli statori, come dimostra la circostanza che la MG S.r.l.s., nel pieno rispetto delle norme del galateo professionale, ha collaborato per la finalizzazione del ciclo delle operazioni portuali della BBC GERMANY.

Galateo non corrisposto dalla FAGIOLI S.p.A. che, già nelle prime fasi delle operazioni portuali, si dichiarava, con mendacio, ricevitore della merce e incaricava la RECYCLING S.r.l. quale ausiliario per il trasporto eccezionale a ritirare la merce non allo scopo di condurla presso il cantiere di Maida ma, semplicemente, in un'area, intranea al porto stesso, ove sarebbe dovuta permanere per più di un anno.

A questo *tourbillon* di eventi la General Electric Steam Power Italia S.r.l., reale ricevitore della merce, restava aliena.

Quindi da una parte GE Steam Power, non forniva riscontro alla richiesta di informazioni di dettaglio che caratterizzassero i rapporti con la FAGIOLI S.p.A., al precipuo scopo di comprendere a quale titolo quest'ultima società interloquisse con la scrivente dichiarandosi ricevitore della merce; dall'altra parte, il contratto tra la MG S.r.l.s. e il vettore marittimo-armatore della M/N "BBC GERMANY" si era perfezionato già nel momento in cui la merce era stata imbracata e appesa ai verricelli sotto il bordo della nave, sicché, da quel momento era da ritenersi adempiuta l'obbligazione contrattuale di riconsegna a destino delle merci trasportate e cessata ogni correlativa responsabilità.

Tuttavia, al momento in cui tale contratto avrebbe dovuto concludersi, la FAGIOLI S.p.A. si presentava sotto gancio per il prelevamento del carico **privo delle previste autorizzazioni**, tant'è che veniva invitato dalla polizia giudiziaria a lasciare senza indugio, e senza il carico, l'area delle operazioni.

Da ciò deriva la genesi della detenzione della merce in capo alla MG S.r.l.s., non per scelta a contenuto commerciale ma per obbligo di legge⁶.

⁶ Art.1690 c.c. "Se il destinatario è irraggiungibile ovvero rifiuta o ritarda a chiedere la riconsegna delle cose trasportate, il vettore deve domandare immediatamente istruzioni al mittente e si applicano le disposizioni dell'art. 1686 c.c. Se sorge controversia tra più destinatari o circa il diritto del

È risaputo infatti, e copiosa corrispondenza ne documenta la veridicità, che nelle occasioni in cui la FAGIOLI S.p.A. si è presentata per il ritiro di una parte della merce, asserendo, con mendacio, che la destinazione della suddetta merce era la centrale elettrica di Maida (CZ), a parte la verifica del possesso dei necessari permessi, nessuna ulteriore azione è stata posta in essere dalla MG S.r.l.s.

L'omesso rispetto dell'accordo contrattuale vettore-armatore/MG S.r.l.s. ha comportato il posizionamento a terra del carico, il posizionamento dei calaggi sul piazzale, il risollevarlo degli Statori per il loro posizionamento sui predetti calaggi e lo sgancio del carico, tutte attività non preventivate che hanno, ovviamente, generato la formazione di costi aggiuntivi per lo sbarco.

Tali costi di sbarco, nonostante parte della merce sia stata già portata a destino, presso la centrale termoelettrica di Maida (CZ), ad oggi ancora non sono stati corrisposti.

Operata la doverosa rassegna degli accadimenti, che costituisce la direttrice interpretativa delle azioni poste in essere dalla scrivente, si propongono a seguire le posizioni assunte dalla MG S.r.l.s. in considerazione della più volte rappresentata urgenza di consegnare i due STATOR presso la centrale di Maida (CZ), al cliente TERNA.

Il sottoscritto ha sempre garantito alla controparte la consegna della merce senza indugio, nel rispetto della legge di settore portuale e dei regolamenti locali.

Si rimettono al mittente le accuse contenute nel preavviso di rigetto osservato, ovvero quelle insite nel tratto discorsivo che segue: *"non ha inteso consegnare tali impianti al ricevitore finale, esercitando nei loro confronti una sorta di ingiustificato "diritto di ritenzione"*.

A smentire quanto testé riportato si producono alcuni stralci delle interlocuzioni avvenute con il Moreno MASSETTI della FAGIOLI S.p.A. sei mesi immediatamente successivi allo sbarco:

Stralcio dal 1:53':32" al 1:50':34"

Moreno MASSETTI: **noi abbiamo l'autorizzazione a procedere da parte della Regione**

Massimiliano ARCURI: **si**

Moreno MASSETTI: **dobbiamo ancora finire delle lavorazioni, vedere come siamo sulla strada. Quindi noi siamo pronti a partire non prima di 30 giorni**

Massimiliano ARCURI: **quando...**

Moreno MASSETTI: **ma non molto dopo.**

Massimiliano ARCURI: **quando volete. Che sia chiaro quando lei è pronto a partire venga a prendersi la merce. Però questo è detto tra due galantuomini, okay**

Moreno MASSETTI: **e ce lo teniamo per noi due**

destinatario alla riconsegna o circa l'esecuzione di questa, ovvero se il destinatario ritarda a ricevere le cose trasportate, il vettore può depositarle a norma dell'art. 1514 c.c. o, se sono soggette a rapido deterioramento, può farle vendere a norma dell'art. 1515 c.c. per conto dell'avente diritto. Il vettore deve informare prontamente il mittente del deposito o della vendita.



Massimiliano ARCURI: eh...
Moreno MASSETTI: e ce lo teniamo per noi due.
Massimiliano ARCURI: io però le chiedo solo una cosa: vada a fondo alla vicenda...

Stralcio dal 2:08':24" al 1:09:05"

Moreno MASSETTI: no, no, no. In questo momento stiamo soffrendo molto, molto, molto, perché siamo bloccati lì
Massimiliano ARCURI: io solo una...
Moreno MASSETTI: non ho capito bene
Massimiliano ARCURI: lei non è bloccato. Lei se domani mattina, ha la mia parola d'onore, domani che ne abbiamo? Oggi ne abbiamo 7? 8? Mi chiama lei e mi dice: Massimo domani mattina vengo a prendermi la merce. Lei venga a prendersi la merce.
Moreno MASSETTI: e io le dico la verità: posto che io non devo andare via adesso, ma devo andare via tra un mese, io non vengo per paura di portare via. Vengo a prenderla quando sarà necessario... inc...
Massimiliano ARCURI: e non si...
Moreno MASSETTI: ...questo gli e lo voglio dire anche io
Massimiliano ARCURI: e non si deve preoccupare, quando lei deve venire a prendere la merce, venga a prendersi la merce, poi i contenziosi, i costi....
Moreno MASSETTI: benel di questo la ringrazio.
Massimiliano ARCURI: No, non mi deve ringraziare, io capisco chi è lei. Lei è un cliente.

Per tutto quanto sopra, si ritiene di avere ampiamente giustificato il lecito possesso della merce da parte della MG S.r.l.s..

4.3 DELLA PERDITA DI POSSESSO DEGLI STATORI A SEGUITO DELL'ORDINANZA 19/2021/ADSP-MTMI del 10/12/2021

L'Ordinanza di polizia marittima n. 19/2021/ADSP-MTMI del 10/12/2021, aveva quale scopo quello di disciplinare l'interdizione e la messa in sicurezza della zona demaniale marittima del porto di CROTONE destinata ai lavori di **"assemblaggio e preparazione dei convogli stradali, propedeutici all'uscita della merce dal porto ed al completamento delle operazioni di consegna di n. 2 Statori"**.

In nessun degli articoli che compongono tale dispositivo si ordina alla MG S.r.l.s. di consegnare la merce alla FAGIOLI S.p.a., o a chicchessia, né, tantomeno, con tale ordinanza si priva la menzionata società del diritto di concludere il ciclo delle operazioni portuali iniziato con lo scarico della merce dalla BBC GERMANY.

MG S.r.l.s.



Tuttavia, con dolo e premeditazione, la FAGIOLI S.p.a. strumentalizzava l'Ordinanza di polizia marittima n. 19/2021/ADSP-MTMI del 10/12/2021 e con l'ausilio di altra impresa portuale, sottraeva la merce lecitamente detenuta dalla MG S.r.l.s., procedendo a depositarla nell'area che Codesto Ente aveva riservato all'assemblaggio e alla preparazione dei convogli stradali.

Ciò ha certamente arrecato un danno alla MG S.r.l.s. che si è vista privare del diritto di ritenzione, del diritto di avere una liberatoria del ricevitore sullo stato merce al momento del ritiro e in ultimo, ma non per importanza, del diritto di concludere autonomamente il ciclo delle operazioni portuali della BBC GERMANY, come previsto dal art. 2, comma 2, D.L. 132/2001 e dagli impegni presi tra le parti in sede civile.

Ingannatrice è l'affermazione, che "... Solo in conseguenza dell'emanazione, da parte della scrivente, dell'Ordinanza di polizia marittima n. 19/2021/ADSP-MTMI del 10/12/2021, ex artt. 59 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione e 6, comma 4, della L. 84/94 e s.m.i., è stato possibile rimuovere gli anzidetti statori...", perché gli statori, fino ad oggi, 06/12/2021, sono in porto poggiati a terra, in attesa che vengano rilasciati i permessi degli Enti proprietari delle strade interessate dal tragitto fuori dal porto.

5. DELLA VIOLAZIONE DELL'ART 5, COMMA 1, DEL DECRETO 31 MARZO 1995 n. 585 REGOLAMENTO RECANTE LA DISCIPLINA PER IL RILASCIO, LA SOSPENSIONE E LA REVOCA DELLE AUTORIZZAZIONI PER L'ESERCIZIO DI ATTIVITA' PORTUALI.

Il comma 1 dell'articolo 5 del disposto normativo in commento così recita:

"Alla fine di ogni anno, entro il 31 dicembre, l'autorità competente di cui all'art. 4, comma 1, sentita la commissione consultiva locale, individua, in via prioritaria, un numero di autorizzazioni pari al massimo consentito dalle caratteristiche di ciascuno scalo, tenuto conto della capacità operativa e delle funzioni dello scalo medesimo, nonché dell'organizzazione e dell'efficienza dei servizi e delle infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento con l'entroterra, assicurando la più ampia concorrenza.

L'AUTORIZZAZIONE NON PUÒ ESSERE RISERVATA, IN CIASCUNO SCALO, AD UN'UNICA IMPRESA, A MENO CHE NON SIA STATA PRESENTATA UNA SOLA DOMANDA".

Orbene alla data di redazione del 13/09/2021, giorno in cui la relazione illustrativa veniva redatta, operavano in porto solo due imprese: la MG S.r.l.s. e la RECYCLING S.r.l., atteso che la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali S.r.l. era già stata dichiarata fallita.

Nonostante ciò il comitato di gestione portuale deliberava un parere favorevole alla **revoca/decadenza dell'autorizzazione n. 01/2020 per lo svolgimento dell'attività di impresa portuale, rilasciata alla MG S.r.l.s., "poiché essa non ha fornito alcun riscontro alla richiesta formulata dall'Ente e finalizzata alla verifica infrabiennale del Piano d'impresa presentato, sottraendosi di fatto alla prescritta attività verificatoria, violando di conseguenza l'obbligo inerente il rispetto del suddetto Piano".**

Tale parere non teneva certamente conto del paradigma tutelativo del principio di concorrenza contenuto nel comma 1, dell'art. 5, del D.M. 585/95 ma, cosa ancor più grave, discendeva dalle indicazioni fuorvianti contenute nella predisposta verifica dei piani di impresa portuale MG S.r.l.s.

MG S.r.l.s.



Data la lapalissiana chiarezza del disposto normativo proposto si tralasciano ulteriori considerazioni.

6. DELLE CAUSE DI FORZA MAGGIORE

Nel corso dell'anno 2020, la diffusione della pandemia COVID-19 ha avuto effetti negativi su tutto il settore portuale Italiano, una vera crisi, economica ma non solo, i cui effetti negativi perdurano tutt'ora.

L'Italia intera nel 2020 è stata in lockdown, tanto da indurre il Legislatore ad adottare *"Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19."*

Al riguardo, l'articolo 199, comma 3, lettera a), del Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha stabilito che: *"la durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi"*.

Il "Decreto Rilancio" appena menzionato, recepito anche da Codesta AdSP, ha fatto sì che l'autorizzazione 01/2020 rilasciata alla MG S.r.l.s. venisse prorogata fino alla data del 31/12/2021, giusto provvedimento del 22/05/2020, prot. 0006792 U/20 AAMM.

Ciò accadeva a prescindere dall'esito delle verifiche del rispetto delle condizioni previste nei programmi operativi presentati dalle imprese portuali a corredo delle rispettive domande di autorizzazione per l'esercizio finanziario 2021.

Stesso dicasi per la MG S.r.l.s. che già dal mese di marzo veniva attenzionata dall'Ente proprio in relazione al rispetto del proprio piano operativo.

Come detto, il piano operativo presentato a corredo dell'istanza presentata dalla MG S.r.l.s. in data 26/08/2019, teneva conto di tutti i nuovi traffici esplicitati nella tabella 1 di cui si è discusso nelle pagine che precedono, ma la richiesta di verifica avanzata da Codesto Ente nel marzo del 2021 veniva soddisfatta dall'impresa con la produzione di un nuovo e più ridotto piano d'impresa.

Tale nuovo programma, fornito dapprima nel mese di aprile 2021 e, in seconda battuta, nel mese di ottobre 2021, teneva conto della crisi globale causata dalla pandemia.

In luogo della previsione di movimentazioni per totali 15.000 t per l'anno 2020 la MG S.r.l.s., di fronte a tale emergenza transnazionale, quindi per cause ascrivibili certamente a **"FORZA MAGGIORE"**, ritoccava al ribasso detta previsione, assestando le proprie previsioni di traffico sulle dichiarate 500 tonnellate.

Il raggiungimento dell'obiettivo, ottenuto con la movimentazione delle merci sbarcate dalla motonave BBC GERMANY, non venne preso in considerazione.

La proposta di revoca rinnovo dell'autorizzazione 01/2020, non è legittimata per gli effetti dell'evocata forza maggiore invocata nel presente paragrafo, certamente non può essere imputata alla MG S.r.l.s. ma all'emergenza epidemiologica del 2020.

MG S.r.l.s.



7. CONCLUSIONI

Ancora una volta la MG S.r.l.s. è chiamata a difendersi. Codesto Ente non ha certamente l'obbligo di accogliere le osservazioni rassegnate nel presente elaborato ma ha, di certo, l'obbligo di prenderle in considerazione.

Nell'avviso di rigetto dell'autorizzazione 01/2020 viene coscientemente dequotata l'attività imprenditoriale della MG S.r.l.s., autentico player dello scalo portuale crotonese.

Lo spirito imprenditoriale della MG S.r.l.s. emerge chiaro nella tabella 1 riportata al paragrafo 2 del presente elaborato. Il dato è di facile lettura: la MG S.r.l.s. è stata infatti l'unica società a non contendersi il traffico di cippato, concentrando le proprie attenzioni su traffici nuovi, evitando con ogni forza di cannibalizzare l'unico vero traffico oggi esistente nel porto di Crotone.

Dal nocciolino di olive al bitume, dal Solid Recovered Fuel ai metalli cocontaminati da sostanze pericolose, dalla materia prima secondaria acciaio e ferro ai fanghi prodotti dal trattamento delle acque reflue urbane, dai refuse derived fuel ai project cargo, fino all'ultimo traffico di materia prima secondaria che attende solo di essere autorizzato per partire: questo è stato il business plain della MG S.r.l.

Se sarà data l'opportunità di proseguire l'attività di impresa portuale alla MG S.r.l.s., il porto di Crotone sarà interessato da nuovi e consistenti traffici.

Viceversa, l'affossamento di tale realtà imprenditoriale servirà solamente a consegnare il porto di Crotone a pochi e protetti ricevitori che approfittano della loro posizione dominante per soffocare quanti non hanno la forza di fare impresa legale.

La Compagnia Impresa Lavoratori Portuale S.r.l. è un chiaro esempio di quanto appena asserito. Per anni tale impresa ha lavorato in regime di monopolio nel porto di Crotone, situazione certamente propizia per crescere in termini economici.

Eppure è fallita: costretta a sottostare alle miserabili condizioni dettate dal ricevitore e ad applicare tariffe indecenti, tale impresa ha inesorabilmente imboccato la strada del tracollo finanziario. **II tutto sotto gli occhi di tutti.**

A Codesto Ente il legislatore ha conferito compiti di promozione dei porti ricadenti nella propria circoscrizione, fra i quali il porto di Crotone.

Non si ritiene confacente a tale mandato l'eliminazione dell'unico vero player operante nello scalo portuale crotonese.

Nella formulazione del preavviso di rigetto si legge chiara la disapplicazione di disposizioni di legge, prima fra tutte l'art. 5, comma 1, D.M. 585/95, nonché la lesione del diritto della MG S.r.l.s. di fare impresa ed il disallineamento dell'ente dai principi contenuti nell'art. 97 della Costituzione.

Nella predisposizione dell'atto "impugnato" l'ente ha solo arzigogolato sulle motivazioni addotte a supporto della decisione assunta, fornendo dati superficiali e poco o nulla rispondenti al vero, contribuendo alla formulazione di convincimenti errati nell'immaginario degli organi consultivi.

MG S.r.l.s.

Si ricorda al riguardo che al Comitato di Gestione venivano proposti i piani operativi presentati dalla MG S.r.l.s. nell'anno 2019, senza fare alcun accenno ai piani di impresa presentati nell'anno 2021 e completamente soddisfatti.

Segni premonitori dell'afflizione riservata alla MG S.r.l. sono stati rilevati già nel mese di settembre 2021, allorché l'Ente decideva di proporre la revoca dell'Autorizzazione 01/2020 per il solo fatto di non avere ricevuto una relazione che esplicasse l'operatività dell'impresa, salvo poi scoprire che tali dati vennero correttamente comunicati alla sede periferica.

Tutto ciò appare come la negazione dei principi regolanti il corretto esercizio dell'azione amministrativa, in particolare enunciati nell'art. 3, della Legge 7 agosto 1990 n. 241, in virtù dei quali ogni atto amministrativo deve essere adeguatamente e compiutamente motivato, in special modo quando il suo contenuto abbia portata sfavorevole nei confronti del destinatario.

Le informazioni fornite dal responsabile del procedimento nella propria relazione istruttoria, lacunose nella misura sopra evidenziata, hanno contribuito a costruire nel Comitato di Gestione il convincimento che la revoca dell'autorizzazione rilasciata alla MG S.r.l.s. fosse non solo lecita, ma addirittura necessaria.

Il provvedimento assunto da Codesto Ente non ha a supporto ragioni logico-giuridiche comprensibili, se non lo si legge come partecipativo della volontà dell'Ente di eliminare una figura scomoda dell'ambito portuale crotonese.

Conclusivamente, è inutile negare che il provvedimento di rigetto della richiesta di rinnovo dell'autorizzazione n. 01/2020 presentata in data 30/11/2021, avrà ripercussioni sul fronte occupazionale, mettendo a rischio di licenziamento collettivo gli operatori portuali della MG S.r.l.s.

Si richiede un incontro formale presso la sede di Codesto Ente, da esperirsi nella data e nell'ora da Voi ritenuta opportuna, al fine di porgere e ricevere ulteriori chiarimenti in merito alla vicenda di che trattasi.

Si rimane in attesa di appuntamento da concordare a mezzo pec.

È gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

L'amministratore
Massimiliano ARCURI



Autorità di Sistema Portuale dei
Mari Tirreno Meridionale e Ionio
27/12/2021
Prot. n. 0021428 U/21 AAMM

Via PEC

ALLA MG S.r.l.s.
Via Ruggero Leoncavallo, 2
mg.srls.kr@pec.it

88900 CROTONE

E, per conoscenza,

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA
Presso il Tribunale di Crotone
Piazza Luigi Calabresi
prot.procura.crotone@giustiziacert.it

88900 CROTONE

ALLA PREFETTURA- Ufficio Territoriale del Governo
Via Corrado Alvaro
protocollo.prefkr@pec.interno.it

88900 CROTONE

ALLA CAPITANERIA DI PORTO
cp-crotone@pec.mit.gov.it

88900 CROTONE

AL COMANDO GRUPPO GUARDIA DI FINANZA
Via Miscello da Ripe, 73
KR1100000p@pec.gdf.it

88900 CROTONE

ALL'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI
Ufficio della Dogana di Catanzaro
S.O.T. di Crotone
Via Verdogne, 31
dogane.catanzaro@pec.adm.gov.it

88900 CROTONE

ALL'ADSP MTMI
Ufficio Amministrativo Decentrato di Crotone
sediperiferiche@portodigioiatauro.it
sediperiferiche@pec.portodigioiatauro.it

88900 CROTONE

Oggetto: Porto di Crotone.- Autorizzazione n. 01/2020 del 29/1/2020, con scadenza al 31/12/2021, rilasciata per lo svolgimento di operazioni portuali presso il porto di Crotone, ai sensi dell'art. 16, commi 1 e 3, della L. 84/94 e s.m.i.- **Domanda di rinnovo.- Preavviso di rigetto ex art. 10-bis della L. 241/90 e s.m.i.- Ditta: MG S.r.l.s**

Rif. istanza in data 30/11/2021, assunta al prot. 0020495 E/21 del 9/12/2021

Si premette che, con il provvedimento meglio specificato in oggetto, codesta Ditta è stata autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali, così come definite dall'art. 16, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i., presso il porto di Crotone per il biennio 2020/2021.

Con la domanda in epigrafe, codesta Ditta ha richiesto il rinnovo, per l'anno 2022, del provvedimento autorizzatorio in parola, in scadenza al 31/12/2021.

Al fine di meglio declinare l'ambiente regolatorio all'interno del quale tale autorizzazione d'impresa deve essere deliberata, si evidenzia come le imprese portuali autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della L. 84/94 e s.m.i., e dei discendenti regolamenti sia ministeriale che locali, costituiscono, unitamente ai titolari concessioni demaniali marittime ex art. 18 della medesima L. 84/94 e s.m.i., i *players* di ciascun singolo scalo portuale, ad un tempo attrattori di traffici mercantili nonché esecutori di commesse in conto terzi.

Il loro ruolo, inserito in un contesto dinamico come quello delle catene logistiche marittimo- portuali, non può e non deve limitarsi alla mera sottoscrizione di contratti di appalto civilistici per la terzizzazione di segmenti economicamente rilevanti del ciclo delle operazioni portuali, ma deve essere rivolto ad intercettare volumi di traffico da operare in autonomia organizzativa ed aziendale.

A tali fini il Legislatore di settore ha difatti previsto che ciascun operatore economico, all'atto della presentazione della domanda intesa all'ottenimento dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di impresa portuale, debba corredare la stessa con *"un programma operativo non inferiore ad un anno con un piano di investimenti, eventualmente suddiviso per settori, di costi presumibili e di prospettive di traffici"*. (art. 3, comma 1, lett. f) del D.M. 585/95 ma anche art. 5, punto 5) del Regolamento per le operazioni ed i servizi portuali svolti nei porti della circoscrizione territoriale di questo Ente, approvato con Delibera n. 144/2020 del 22/12/2020).

Tale documento, lungi dall'avere una qualificazione giuridica anche mediamente negoziale e quindi vincolante, costituisce comunque l'indefettibile strumento per verificare in maniera oggettiva e puntuale il collimare delle previsioni dell'operatore richiedente con la sua capacità di *"fare impresa"* portuale nei sensi suindicati; tanto è vero che, tra le ipotesi revocatorie contemplate dall'art. 7, comma 1, del citato D.M. 585/95 figura, alla lettera c), la mancata realizzazione del programma operativo predisposto.

Allo scopo di consentire a ciascuna AdSP di verificare la concreta realizzazione del predetto programma operativo, la legislazione pubblicistica settoriale ha predisposto un apposito strumento, previsto dall'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i., consistente nella verifica, con cadenza almeno annuale, del rispetto delle condizioni previste nel programma operativo presentato da ciascuna impresa portuale.

In conseguenza del rilascio dell'autorizzazione in epigrafe, di durata biennale in forza della previsione di cui all'art. 199, comma 3, lett. a) del D.L. 34/2020 convertito con modificazioni con L. 77/2020, questa AdSP ha dato corso alla verifica prevista dal citato art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i., i cui esiti sono stati sottoposti al Comitato di Gestione nella seduta del 30/9/2021.

In sede di tale verifica era *prima facie* emerso che la documentazione richiesta da questa AdSP per i suddetti fini non fosse stata mai prodotta da codesta Ditta, con la derivata conseguenza che le conclusioni rassegnate dall'Ente al Comitato di Gestione nell'adunanza del 30/9/2021 propendevano per una revoca dell'autorizzazione *de qua*, ovviamente in esito al prescritto procedimento amministrativo assistito dalle garanzie partecipative di cui alla L. 241/90 e s.m.i.

Solo a seguito di successive interlocuzioni richieste da codesta Ditta ed effettuati gli opportuni approfondimenti è emerso che la documentazione a suo tempo richiesta dalla scrivente con nota prot. 0004454 U/21 dell'8/3/2021, era stata inviata ad un indirizzo di posta elettronica certificata non istituzionale e pertanto risultava giammai recapitata; invitata a sanare la suddetta

incongruenza, codesta Ditta con nota in data 25/10/2021, assunta al prot. 0017956 E/21 del 2/11/2021 ha trasmesso i dati e gli elementi richiesti a fini verificatori.

Occorre però a questo punto valutare sotto il profilo sostanziale la documentazione prodotta ai fini della verifica del rispetto delle condizioni previste nel programma operativo presentato da codesta Impresa a corredo dell'istanza in data 26/8/2019 e successive integrazioni (*allegato h*), che ha portato al rilascio dell'autorizzazione in epigrafe, ai sensi dell'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i..

Da tale programma operativo è dato evincere:

- una menzione generica circa i clienti, indicati in n. 1 stabile e n. 1 nuovo in caso di incremento di fatturato, senza per altro allegare precontratti, lettere commerciali, lettere d'impegno ovvero altro documento idoneo a supportare tale indicazione;
- una previsione di **15.000 tonnellate di merci in colli** da movimentare per l'anno 2020 (riquadro C della tabella P.C.T. – prospettiva clienti e traffico).

Sulla scorta dei dati comunicati da codesta Impresa con la citata nota in data 25/10/2021, si rileva un fortissimo disallineamento rispetto al programma operativo presentato, poiché tali dati espongono una resa inesistente per l'anno 2020 e 684,62 tonnellate di merce movimentata nell'anno 2021, pur tenendo conto delle vicende relative alla crisi pandemica relativa all'anno 2020.

Anche estendendo l'attività di verifica ai dati forniti *aliunde* da codesta Impresa, e cioè allo scopo della redazione del Piano Organico dei Porti da parte di questa AdSP ai sensi dell'art. 8, comma 3, lett. *s-bis*) della L. 84/94 e s.m.i., il fortissimo disallineamento viene confermato dalle entità numeriche ivi esposte.

Va altresì evidenziato che nel biennio di vigenza dell'autorizzazione d'impresa n. 01/2020 del 29/1/2020 codesta impresa ha operato una singola motonave denominata *BBC Germany*, di bandiera tedesca, approdata presso il porto di Crotone in data 22/1/2021 – con inizio operazioni il successivo 25/1 -, per lo sbarco di due statori destinati alla centrale elettrica di Maida (CZ), gestita da TERNA S.p.a..

La suesposta considerazione tiene in debito conto il necessario periodo di *start up* di qualunque nuova intrapresa economica, poiché codesta Impresa risulta autorizzata a svolgere operazioni portuali presso il porto di Crotone senza soluzione di continuità fin dal 2019, in forza dell'autorizzazione n. 01/2019 del 17/1/2019 rilasciata da questo Ente.

In seno all'ambiente regolatorio in cui deve esser deliberata l'autorizzazione in oggetto viene in evidenza un secondo profilo, attinente all'idoneità soggettiva dell'operatore portuale autorizzato di cui è menzione all'art. 3, comma 1, lett. a) del D.M. 585/95 riguardato sotto lo speciale aspetto *dell'intuitus personae*, e cioè della particolare affidabilità che deve necessariamente rivestire il suddetto operatore portuale.

Sotto tale profilo emerge che codesta Impresa portuale nell'operare presso il porto di Crotone l'unica nave, denominata "*BBC Germany*" di bandiera tedesca, allo scadere del termine ultimo, fissato nell'autorizzazione rilasciata dalla scrivente ai sensi degli artt. 38, 39 e 50 del codice della navigazione nonché del pertinente Regolamento emanato da questo Ente con Ordinanza n. 32/2008 e s.m.i., per la sosta di dei citati statori elettrici presso le banchine operative del Porto Commerciale di Crotone, avente prot. 0003626 U/21 ASP del 24/02/2021 e scaduta il 26/03/2021, non ha inteso consegnare tali impianti al ricevitore finale, esercitando nei loro confronti una sorta di ingiustificato "diritto di ritenzione".

Di talché questo Ente ha emanato il provvedimento ingiuntivo n. 05/2021 in data 31/5/2021, recante la fissazione del termine di giorni 15 dalla data della notifica per procedere

allo sgombero della banchina operativa portuale occupata senza titolo a mezzo dei due statori di cui si è detto.

Tale provvedimento ingiuntivo è stato inviato alla Capitaneria di Porto in indirizzo, cui competono le funzioni di polizia ai sensi dell'art. 14, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i. in combinato disposto con gli artt. 30 e 1235 del codice della navigazione, che ha elevato nei confronti del Rappresentante Legale di codesta Ditta il Processo Verbale di Contravvenzione n. 60/02/2021, in data 14/9/2021, redatto ai sensi della L. 689/81, con il quale ha sanzionato la violazione dell'art. 1164 del codice della navigazione, come depenalizzato dal D. L.gs. 507/99, per non aver egli osservato un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente relativamente all'uso del demanio marittimo.

Solo in conseguenza dell'emanazione, da parte della scrivente, dell'Ordinanza di polizia marittima n. 19/2021/ADSP-MTMI del 10/12/2021, ex artt. 59 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione e 6, comma 4, della L. 84/94 e s.m.i., è stato possibile rimuovere gli anzidetti statori.

Le suesposte considerazioni fanno propendere per un giudizio prognostico negativo in ordine all'accogliibilità della domanda presentata, sia sotto il profilo della capacità operativa di codesta Impresa portuale, che rimane indimostrata e quindi insussistente nonostante il triennio di vigenza complessivo (2019/2020/2021) delle autorizzazioni rilasciate da questo Ente per gli scopi in argomento, sia sotto il profilo dell'*intuitus personae*, requisito da possedersi obbligatoriamente in forza delle previsioni legislative settoriali, da ritenersi parimenti insussistente a motivo dei comportamenti antigiuridici posti in essere da codesto operatore proprio durante il dispiegarsi delle attività portuali autorizzate da questo Ente.

La verifica dei piani di impresa portuale ai sensi dell'art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i., come rettificata ed emendata a seguito dell'inoltro della documentazione a tali fini richiesta da parte di codesta Ditta, è stata sottoposta all'esame del Comitato di Gestione di questo Ente nel corso dell'adunanza del 21/12/2021, il quale ha espresso parere conforme al contenuto della presente comunicazione pubblicato all'indirizzo <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2021/12/27/08-2021-adsp-mtmi-08-2021-adsp-mtmi-818/>

Per quanto sopra, si comunica, ai sensi dell'art. 10-bis della L. 7/8/90, n. 241, introdotto dalla L. 11/2/2005 n. 15, che entro **gg. 10 (dieci)** dal ricevimento della presente, codesta Società Cooperativa può presentare le proprie osservazioni per iscritto, eventualmente corredate da documentazione, in ordine ai suesposti motivi ostativi.

Decorso inutilmente il suddetto termine, questo Ente adotterà un provvedimento di rigetto in forma semplificata ai sensi dell'art. 2, comma 1, della L. 241/90 come novellato dalla L. 190/2012 dell'istanza in riferimento, per inaccogliibilità della stessa.

IL DIRIGENTE
DELL'AREA DEMANIO PATRIMONIO LAVORO PORTUALE

Dott. Pasquale FARAONE



Domanda di rinnovo. Preavviso di rigetto. Nota prot 21428 U/21 AAMM del 27/12/2021

Da **autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it** <autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it>
A **mg** <mg.srls.kr@pec.it>, **procura della repubblica crotone**
<prot.procura.crotone@giustiziacert.it>, **Prefettura Crotone**
<protocollo.prefkr@pec.interno.it>, **capitaneria** <cp-crotone@pec.mit.gov.it>, **guard**
finanza <kr1100000p@pec.gdf.it>, **dogane** <dogane.catanzaro@pec.adm.gov.it>,
sediperiferiche 2 <sediperiferiche@portodigioiatauro.it>, **sediperiferiche**
<sediperiferiche@pec.portodigioiatauro.it>

Data martedì 28 dicembre 2021 - 08:06

Si invia quanto in oggetto.

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

Contrada Lamia - 89013 Gioia Tauro (RC)

Codice fiscale 91005020804

Tel 0966 588 637

www.portodigioiatauro.it

21428-U-2021.pdf

Da "mg.srls.kr" <mg.srls.kr@pec.it>

A "Autorità Gioia Tauro" <autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it>, "Sedi Periferiche Porto di Gioia Tauro" <sediperiferiche@pec.portodigioiatauro.it>

Data venerdì 7 gennaio 2022 - 00:00

Osservazioni al preavviso di rigetto domanda di rinnovo Autorizzazione n. 01_2020 ex art. 10-bis della L. 241_90 novellata dall'art. 6 della Legge 11 febbraio 2005, n. 15

Si trasmette quanto in allegato

Allegato(i)

2021.12.28 8.06 ADSP_at_MG Preavviso rigetto rinnovo art. 16, c. 1, l.84_94 - Prot.21428 U_21 AAMM.pdf (1153 KB)

2022.01.06 Osservazioni al preavviso di rigetto domanda di rinnovo Autorizzazione n. 01_2020 ex art. 10-bis della L. 241_90 novellata dall'art. 6 della Legge 11 febbraio 2005, n. 15.pdf (782 KB)