

L'esperienza applicativa della riforma portuale (L.28 gennaio 1994 n.84) nel porto di Salerno

ELENA ORSETTA QUERCI*

LEGISLAZIONE:

r.d. 2-4-1885, n. 3095; art. 822 e ss., c.c.; art. 28 e ss., c. nav; artt. 114-120, Cost.; art. 5 e ss., reg. nav. mar.; l. 23-10-1960, n. 1369; l. 28-1-1994, n. 84; d.m. 14-11-1994; d.m. 31-3-1995, n. 585; l. 23-12-1996, n. 647; l. 24-6-1997, n. 196; l. 27-2-1998, n. 30; l. 31-12-1998, n. 485; d.lgs. 27-7-1999, n. 272; l. 30-6-2000, n. 186; d.m. 6-2-2001, n. 132; l. 16-3-2001, n. 88; l. cost. 18-8-2001, n. 3; l. 8-7-2003, n. 172.

SOMMARIO:

1. Lineamenti introduttivi. - 2. L'incidenza della l. n. 84/94 (*"Riordino della legislazione in materia portuale"*) nel sistema portuale italiano. - 3. Il quadro normativo di riferimento. - 4. La disciplina delle autorizzazioni ex art. 16 della legge n. 84/94 e delle concessioni demaniali ex art. 18 della legge n. 84/94: A) Gruppo di Studio per la redazione del *"Regolamento per i servizi portuali"* previsto dal d.m. 6-2-2001, n. 132 (Ordinanza N°10/01; Ordinanza N°3/04). B) Gruppo di Studio per la redazione del *"Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge n. 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno, di durata non*

* Avvocato del Foro di Roma

superiore al quadriennio; del rilascio delle concessioni demaniali marittime ex art. 18 legge 84/94 nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio” (Ordinanza N°08/2003). C) Ripartizione omogenea delle attività esercitate nelle aree richieste in concessione. Individuazione del concetto di attività prevalente rispetto alle autorizzazioni ex art. 16, l. n. 84/94, e alle caratteristiche del porto di Salerno (Verbale di Deliberazione del Comitato Portuale in data 22/12/2003 (Reg. Gen. N. 40). D) Gruppo di Studio per la redazione del c.d. “Regolamento Integrativo”, e, cioè, del “Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l’espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno di durata non superiore al quadriennio per l’anno 2004 e relative domande integrative” (Ordinanza N°02/04). - 5. Gruppo di Studio per la redazione di un’ “Ordinanza per la disciplina della sosta temporanea delle merci in banchina, ai sensi dell’art. 50, C.N.” (Ordinanza N° 04/05). - 6. Gruppo di Studio per la redazione di un “Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali, ai sensi dell’art. 68, C.N.” (Ordinanza N°19/03).

1. LINEAMENTI INTRODUTTIVI

La presente opera si propone di dar conto del proficuo ed approfondito lavoro svolto dall’Autorità Portuale di Salerno, istituita con D.P.R. 23 giugno 2000 (in G.U. n. 175 del 28/07/00), in ordine all’applicazione della riforma portuale contenuta nella legge n. 84/94, e successive modifiche ed integrazioni, rendendo, così, un prezioso servizio alla politica marittima italiana.

Gli Organi preposti dell’Autorità Portuale del porto di Salerno, consapevoli delle responsabilità formali e sostanziali assunte e dei gravosi compiti attribuiti loro dalla legge, si sono particolarmente distinti per l’attenzione che, fin dal proprio insediamento, hanno rivolto allo studio del diritto marittimo portuale, scoltato dalla normativa di settore vigente, enucleandone induttivamente i principi fondamentali, cui garantire la costante applicazione, anche mediante l’elaborazione e l’emanazione di specifici atti normativi di dettaglio. Nel contempo, l’Autorità Portuale di Salerno non ha trascurato di dedicarsi opportunamente alla collazione ed all’esame dei vari spezzoni di esperienza pratica, immergendosi nella incontenibile congerie della vita della prassi marittimo-portuale internazionale e salernitana, censita ed analizzata comparativamente e con puntiglio.

L’Autorità Portuale di Salerno, infatti, utilizzando le metodologie giuridiche mettenti capo alla dogmatica e alla sistematica, quali strumenti di conoscenza scientifica del diritto marittimo-portuale, ha inteso procedere alla individuazione dei principi generali ed alla formulazione delle

categorie teoriche formali per l'organizzazione razionale della fenomenologia giuridica sostanziale portuale salernitana. Tutto ciò mediante un'opera di sistematizzazione, volta, pertanto, all'individuazione di un ordinamento sistematico dell'insieme normativo del diritto positivo di riferimento, ed alla identificazione dei principi sostanziali e delle norme fondamentali che lo informano¹.

Per tal modo, il Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno, avv. Fulvio Bonavitacola, ha istituito presso il citato Ente alcuni Gruppi di Studio – composti da studiosi ed esperti di specifica e comprovata competenza in materia marittimo-portuale, aventi diretta conoscenza della realtà portuale salernitana – al fine di elaborare e redigere determinati “Regolamenti” locali. Si tratta di atti normativi di dettaglio, diretti a fornire i criteri guida all'esercizio della discrezionalità tecnico-meritale mettente capo all'Autorità Portuale di Salerno, rigorosamente attuativi della normativa di rango primario e secondario², e conformati alle peculiarità proprie della prassi marittimo-portuale salernitana e della prassi marittima internazionale, che atteggia ognora l'agire giuridico in ogni porto del mondo, in guise sempre nuove e cangianti³.

Dunque, la sistemazione autonoma ed organica dell'agire giuridico, economico e sociale, posto in essere dall'Autorità Portuale di Salerno, richiede un'apposita indagine, volta a fissarne i passaggi più significativi. Essi hanno determinato il ribaltamento, in senso decisamente innovativo,

1 Cfr. Querci E.O., *Analisi del diritto marittimo, Definizione e concetti giuridici fondamentali*, EUT, Trieste, pp. 32-33, in cui si evidenzia come, sulla scorta dell'insegnamento di un autorevole Autore (Falzea, *Ricerche di teoria generale del diritto*, Giuffrè, Milano, 1999, p. 275, nota 56), lo studio del diritto si svolga su tre livelli, dei quali i primi due appartengono all'edificio normativo del diritto positivo, mentre il terzo sta al di sopra di esso: “al primo livello sta l'esegesi, che è la forma minore dell'ermeneutica ed è diretta all'acquisizione della conoscenza empirica del materiale normativo di cui è costituito il diritto positivo. Più in alto, in un livello in cui la conoscenza empirica diventa una conoscenza teoretica e il pensiero giuridico si afferma maggiormente come disciplina scientifica, sta la dogmatica, che ricerca e rivela i principi generali sui quali è edificata la struttura del diritto positivo. Ancora più in alto in zona scientifica non più condizionata dal diritto positivo e collocata al di sopra della esegesi e della stessa dogmatica, si colloca la sistematica che, con l'impiego della logica, costruisce le categorie teoriche generali mediante le quali si conduce scientificamente tanto la ricerca esegetica quanto la ricerca dogmatica”, e si identifica perciò con la teoria generale del diritto.

2 Alcuni dei predetti atti risultano imposti dalla normativa vigente di settore, come, ad esempio, quelli in materia di servizi portuali ovvero di fornitura di lavoro temporaneo; altri sono stati redatti su impulso del Presidente dell'Autorità Portuale, al duplice e meritevole fine di rendere più chiara ed intelligibile all'utenza la complessa e dibattuta normativa portuale in vigore in Italia e di conciliare i principi fondamentali della medesima con le specifiche esigenze operative e commerciali del porto di Salerno.

3 La proposta specificazione si ricava dalla particolare dottrina delle fonti del diritto marittimo, secondo cui il diritto marittimo è quello consuetudinario; quello degli usi; quello della natura delle cose marittime e portuali; nasce dalla prassi mercantile; dal libero instaurarsi dei rapporti giuridico-economici; esso è, poi, quello delle norme legali; del diritto uniforme; delle convenzioni internazionali (Enzio Volli, *Il Diritto Marittimo Generale*, in:

dell'ordine delle politiche portuali tradizionali, la consecuzione di traguardi di produttività davvero ragguardevoli, e l'intercettazione di traffici nuovi e a carattere permanente nel medio tempo, segnando le stesse dinamiche del sistema dei traffici marittimi internazionali.

Pertanto, enunciamo i principali atti normativi, elaborati dagli Istituti Gruppi di Studio, aventi ad oggetto le tematiche fondamentali della disciplina portuale, successivamente formalizzati mediante l'approvazione del Comitato Portuale e la emanazione di apposite Ordinanze presidenziali:

- Ordinanza N°10/01, del 27 dicembre 2001, avente ad oggetto il “Regolamento per l'individuazione dei servizi portuali ammessi nel porto di Salerno”, ex art. 16, l. 84/94 (cfr. la successiva Ordinanza N°03/04, del 20 gennaio 2004, sostanzialmente simile alla prima) (doc. 1);
- Ordinanza N°08/2003, del 4 aprile 2003, avente ad oggetto il “Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 (operazioni portuali), per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio; rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 legge 84/94 nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio” (doc. 2);
- Ordinanza N°02/04, del 20 gennaio 2004, avente ad oggetto il “Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno di durata non superiore al quadriennio per l'anno 2004 e relative domande integrative” (doc. 3);
- Ordinanza N°04/05, del 31 marzo 2005, avente ad oggetto la regolamentazione del deposito temporaneo ex art. 50, c. nav., per la categoria merceologica dei “CONTENITORI” (doc. 4);
- Ordinanza N°19/03, del 29 dicembre 2003, avente ad oggetto il “Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali

“Trasporti”, n. 77-78, EUT, Trieste, 1999, p. 21). Questa dottrina deriva dalla fondazione di una autentica scienza giuridica marittima, inverte sulla costruzione, sempre scientifica, di un ordinamento giuridico marittimo generale, definito, compiuto, globale, alimentato da una pluralità di fonti normative non gerarchizzate, tra le quali domina anche la consuetudine (cfr. Paolo Semama, *Il diritto marittimo come “Diritto Fondamentale”*, in: “Trasporti”, n. 79, EUT, Trieste, 1999, p. 8). Si tratta di una proposta indicata, attraverso la scienza giuridica del diritto marittimo, alla nuova legislazione internazionale marittimistica. Essa consiste, appunto, nella identificazione di un “diritto nuovo”, che deve essere “un diritto comune”, rispondente alla strutturale vitalità del mondo commerciale, marittimo, portuale di ogni comunità mercantile. Elemento nuovo della citata dottrina delle fonti del diritto marittimo è il c.d. diritto del fatto che, a differenza del diritto consuetudinario, sorto dal prolungato ed uniforme esercizio di un dato agire giuridico, attinge la sua origine da accadimenti legati al caso singolo (il caso nuovo), che può sempre svolgersi in diacronica reiterazione, e, come tale, risulta suscettivo di una feconda normativizzazione (cfr. Querci E.O., *Analisi del diritto marittimo*, cit. pp. 43-48).

che si svolgono nell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Salerno, ex art. 68 del Codice della Navigazione" (doc. 5).

Nel prosieguo, dopo una breve premessa diretta ad illustrare l'incidenza che ha avuto la legge n. 84/94 sul sistema portuale italiano previgente, e l'attuale quadro normativo di riferimento delineatosi in materia, analizzeremo i contenuti stagliati dalla suddetta normativa di dettaglio "locale", sulla scorta dei riferimenti legislativi, regolamentari, dottrinali e giurisprudenziali, afferenti alle materie trattate nei singoli atti normativi richiamati.

I descritti svolgimenti saranno articolati e suddivisi nei seguenti capitoli tematici:

- la disciplina delle autorizzazioni *ex art. 16* della legge n. 84/94, e la disciplina delle concessioni demaniali marittime *ex art. 18* della legge n. 84/94;
- la regolamentazione della sosta temporanea di merci *ex art. 50, c. nav.*;
- la disciplina delle attività lavorative *ex art. 68, c. nav.*

2. L'INCIDENZA DELLA LEGGE N. 84/94 (“RIORDINO DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE”) NEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

L'entrata in vigore della legge 28 gennaio 1994, n. 84, “*Riordino della legislazione in materia portuale*”, e successive integrazioni e modificazioni⁴, ha determinato un radicale mutamento del sistema portuale italiano, incidendo drasticamente sui previgenti e consolidati modelli tipizzati di regolamentazione della organizzazione dei porti, dello svolgimento delle operazioni portuali e del lavoro portuale⁵.

Come già esplicitato, il settore della portualità italiana, prima della riforma, stava subendo una fortissima ed irreversibile crisi, risultando incapace di adeguarsi alle tendenze di sviluppo del mondo dei trasporti internazionali via mare. In particolare, i plurimi “diritti di esclusiva-riserva”, previsti dal codice della navigazione e dalle prassi consolidate in relazione all'offerta delle operazioni portuali erogate in porto agli utenti, avevano inevitabilmente provocato un netto decremento dei parametri di efficienza delle imprese e delle compagnie operanti in porto. Di tal che, sul piano economico, risultavano inadeguati i costi, l'organizzazione e la qualità dei servizi offerti all'utenza; sotto il profilo giuridico, la stessa normativa portuale interna si mostrava sempre più incompatibile con alcune regole primarie di diritto comunitario, come quelle dirette ad attuare la tutela della concorrenza, la libera iniziativa economica privata, la libera circolazione delle merci e la libera prestazione dei servizi, nonché ad abolire i monopoli e le c.d. rendite di posizione, causa dei comportamenti abusivi mettenti capo ai soggetti titolari dei diritti di esclusiva. La stessa frammentazione normativa, per cui ciascuno dei maggiori porti italiani risultava organizzato sulla base di una propria legislazione, idonea a realizzare una sorta di “statuto speciale” vigente nel singolo porto, rendeva

4 Ci preme evidenziare come gli interventi di modifica alla l. n. 84/94 siano stati apportati rispettivamente dalla l. n. 647/96 (di conversione con modifiche del d.l. n. 535/96), dalla l. n. 30/1998 (di conversione, con modifiche, del d.l. n. 457/97), dalla l. n. 472/1999, e dalla l. n. 186/2000, che integra il quarto intervento modificativo attuato a livello di legislazione primaria sul testo originario della legge 84/94, e persegue incisivamente il progressivo riordino della normativa portuale italiana.

5 La l. n. 84/94 interviene sulla previgente legislazione portuale italiana, che era costituita essenzialmente dal codice della navigazione del 1942 (r.d. 30 marzo 1942, n. 327), dal regolamento per la navigazione marittima (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328), e dalla complessa normativa portuale precedente alla codificazione, che risaliva addirittura al r.d. 2 aprile 1885, n. 3095, contenente il testo unico su porti, spiagge e fari, e le norme di attuazione del medesimo.

Inoltre, fin dagli inizi del '900, nei porti più importanti (con distinte leggi speciali) furono costituiti appositi organismi (Consorzi, Enti Portuali, Aziende e, in maniera più puntuale, Consorzi Autonomi del Porto), aventi natura di Enti Pubblici Economici (atipici), ai quali lo Stato aveva affidato la gestione di beni e servizi. Detti Enti, istituiti in un arco temporale di oltre un cinquantennio con specifiche leggi e con un'accentuata autonomia e diversifi-

sostanzialmente impossibile la configurazione e l'attualizzazione di un "sistema" della portualità italiana, adeguato alle esigenze del mercato⁶.

La legge n. 84/94, emanata anche in seguito ai ripetuti atti di "messa in mora" provenienti dalle Autorità comunitarie⁷, è intervenuta appositamente su tutti gli aspetti più discussi e contestati della normativa e delle prassi portuali previgenti; e si può affermare, con tranquillante sicurezza, che, seppure talvolta in modo incompleto⁸, molti degli obiettivi prefissati

cazione dei compiti che lo Stato ad essi attribuiva, continuarono ad operare anche dopo l'entrata in vigore del codice della navigazione. Essi avevano sia la funzione pubblicistica di assicurare l'ordinato e corretto esercizio delle competenze ministeriali attribuite, sia di provvedere ad una gestione più corrispondente alle strategie commerciali delle infrastrutture portuali, avviando, altresì, un iniziale processo di collaborazione con le amministrazioni locali comunali e regionali, interessate al buon andamento e allo sviluppo del bene portuale (Carbone S.M.). Sicché, da un lato, questi Enti Portuali, preposti al governo del porto, esercitavano funzioni prettamente pubblicistiche, risultando titolari di poteri propri delle Capitanerie di Porto; dall'altro, i medesimi erano titolari del "monopolio dell'organizzazione delle operazioni portuali", e, cioè, delle attività di carico, scarico, trasbordo, deposito, e movimento in genere delle merci in ambito portuale, le quali, pur essendo contrassegnate da caratteri imprenditoriali, venivano ritenute "attività di carattere pubblico" (cfr. l'abrogato art. 111, c. nav.).

Gli Enti Portuali risultavano, pertanto, titolari, in via esclusiva, del diritto all'espletamento delle operazioni portuali, che potevano essere eseguite direttamente, ovvero affidate ad imprese che ne facessero richiesta, tramite lo strumento amministrativo della concessione. Si veda, sul punto, T.A.R. Liguria, 23-02-1996, n. 50, in *I Tribunali amministrativi regionali*, 1996, I, 1357, che ha puntualizzato come l'uso del termine "concessione", di cui all'art. 111, c. nav., previgente, costituisca solo un'improprietà di linguaggio, priva del significato proprio che tale termine assume nel diritto amministrativo. Infatti, che non si tratti di concessione traslativa, ma di "autorizzazione" all'esercizio di impresa, discende dal fatto che l'Autorità Marittima non conferisce all'impresa un *quid novi*, ma si limita a rimuovere un ostacolo posto dalla legge per motivi di pubblico interesse, autorizzando l'esercizio dell'attività economica già insita nelle facoltà dell'imprenditore privato.

- 6 Carbone S.M., *Il diritto marittimo, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli, Torino, 2002, p. 131, secondo cui la descritta carenza di competitività portuale si rifletteva automaticamente su quella delle stesse imprese italiane complessivamente considerate, penalizzate dall'inefficienza del sistema logistico mettente capo al nostro Paese.
- 7 In tal senso, sono intervenuti specifici provvedimenti della Commissione Europea e della Corte di Giustizia. Si segnala, in particolare, la Decisione del 21 ottobre 1997 in materia di lavoro portuale (in G.U.C.E. n. L 301/97) e la sentenza 12 febbraio 1998, n. C-163/96, *Silvano Raso* (in: *Raccolta* 1998, p. I-570). Lo stesso art. 1, l. n. 186/2000, che modifica l'art. 14 bis, l. n. 84/94, "codifica" nell'ordinamento interno italiano i principi espressi dalla giurisprudenza comunitaria nella sentenza 18 giugno 1998, n. C - 266/96, *Corsica Ferries c. Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova e a.* (in: *Raccolta* 1998, p. I - 3981), in materia di servizi tecnico-nautici. Sul punto, cfr. l'approfondito e lucido contributo scientifico di Munari, *Assetti e modelli organizzativi delle operazioni portuali e dei servizi ad esse connessi alla luce delle disposizioni della legge 30 giugno 2000, N. 186*, in: "Il Diritto Marittimo", Genova, 2000, p. 1265 e ss.
- 8 Ognun sa che la legge n. 84/94 è stata approvata in gran furia alla conclusione della legislatura, dopo un'intensa attività parlamentare che ha condotto inevitabilmente anche a soluzioni di compromesso.

sono stati raggiunti, tra cui il ritrovato sviluppo commerciale dei porti italiani, l'attuazione dei principi generali e sostanziali della sicurezza, della concorrenza, della efficienza e produttività portuali, nonché della libera iniziativa economica e della libera circolazione delle merci e dei servizi, in conseguenza della privatizzazione delle attività economiche connesse ed esercite nell'ambito delle aree del demanio portuale.

La l. n. 84/94 rappresenta, dunque, un' incisiva riforma dell'ordinamento giuridico portuale risultante dal codice della navigazione del 1942⁹, e delle prassi consolidate nei porti nazionali. Essa, da un lato, introduce una regolamentazione omogenea ed uniforme con regole certe per tutte le realtà portuali italiane, siano esse gestite dall'Autorità Portuale, ovvero, laddove non istituita, dalla Autorità Marittima; dall'altro lato, però, la riforma in oggetto ha avuto, di fatto, un'interpretazione ed un'applicazione diverse, a seconda delle peculiarità e cristallizzazioni storiche e sociali che hanno contraddistinto le comunità marittime e portuali coinvolte, e della specifica metodologia giuridica adottata, in particolare, dagli Organi preposti delle istituite Autorità Portuali, responsabili dell'applicazione della normativa di settore, di rango primario e secondario, attraverso l'esercizio della discrezionalità amministrativa attribuita dalla legge, e nel rispetto delle consuetudini, degli usi e della prassi marittima internazionale e locale.

9 Come autorevole dottrina ha posto in evidenza (Carbone S.M.), la disciplina introdotta nel 1942 dalla citata codificazione è sempre stata caratterizzata da una marcata impronta pubblicistica dei beni pubblici destinati alla navigazione marittima o funzionali ad essa; di qui, anche gli interessi privati gravitanti intorno al fenomeno della navigazione marittima risultavano sempre combinati, con diversa intensità, con l'interesse pubblico. Difatti, l'entrata in vigore del codice della navigazione nel 1942 ha enfatizzato al massimo la funzionalizzazione verso l'interesse pubblico delle attività dei privati che operavano nel porto. Di tal che, le attività economiche espletate in ambito portuale risultavano disciplinate da una regolamentazione particolarmente pervasiva (Carbone S.M., *La c.d. privatizzazione dei porti e delle attività portuali in Italia*, in: "Il Diritto Marittimo", Genova, 2000, p. 384 e ss.).

3. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Secondo il codice civile (art. 822, 1° comma, c.c.), ed il codice della navigazione (art. 28, c. nav., e ss.), il bene-porto appartiene al demanio marittimo necessario.

Di tal che, la normativa di riferimento in materia portuale è costituita, innanzitutto, dalla disciplina derivante dal codice civile e dal codice della navigazione relativa ai beni demaniali marittimi; e, inoltre, da altre disposizioni a vario titolo applicabili al bene-porto (leggi urbanistiche, vincoli paesaggistici, ecc.). Ma il dato normativo fondamentale è rappresentato dalla l. n. 84/94, e dalle sue successive modificazioni ed integrazioni.

L'impianto della legge di riforma n. 84/94, ritenuta fin dalla sua emanazione conforme alla Carta costituzionale, risulta oggettivamente valido ed attuale, nonostante i necessari interventi modificativi, diretti ad adeguare la normativa interna ai principi comunitari, e a superare alcune evidenti ed intrinseche difficoltà applicative.

Nella indicata prospettiva, particolarmente rilevanti sono: a) le disposizioni regolamentari contenute nel d.m. 31 marzo 1995, n. 585 (*"Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio delle attività portuali"*); b) le disposizioni normative introdotte dalla l. 30 giugno 2000, n. 186 (*"Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di operazioni portuali e di fornitura del lavoro portuale temporaneo"*); c) quelle regolamentari attuative della legge n. 186/2000, contenute nel d.m. 6 febbraio 2001, n. 132 (*"Regolamento concernente la determinazione dei criteri vincolanti per la regolamentazione da parte delle Autorità Portuali e Marittime dei servizi portuali, ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/94"*); d) quelle poste nell'ultima bozza del decreto ministeriale di attuazione dell'art. 18, cit. l. (*"Regolamento recante modalità e criteri per il rilascio delle concessioni demaniali marittime ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94 e successive modificazioni"*), diffusa nel febbraio 2001 e, tuttora, soggetta ad approvazione.

In materia di concessione demaniale in ambito portuale ex art. 18, legge n. 84/94, di segmentazione del ciclo delle operazioni portuali, e di sub-concessione ex art 45 bis, c. nav. (nella formulazione susseguente alle modifiche introdotte dall'art. 10, legge n. 88 del 2001), risultano essenziali le indicazioni poste nell'art. 13, comma sette, l. 8 luglio 2003, n. 172 (*"Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico"*), e nella circolare n. 141, di data 30 settembre 2003, divisione ex DEM 2, Prot.n. DEM2A - 2158, Classifica A. 24.7, Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima e Interna, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, segnatamente diretta ad esplicitare il significato delle disposizioni afferenti alle concessioni demaniali

marittimo-portuali, contenute nel suddetto art. 13, comma sette, legge n. 172/2003, ed in relazione al sistema normativo di riferimento¹⁰.

Giova rilevare come il riordino della legislazione in materia portuale venga specificamente perseguito, con l'emanazione della legge n. 84/94, mediante l'elaborazione di una "disciplina speciale", che si "aggiunge" a quella contenuta nel vigente codice della navigazione, di cui risultano modificate ed abrogate soltanto alcune norme¹¹.

La validità della legge *de qua* è stata successivamente confermata dallo stesso decreto legislativo n. 112/1998 - emanato in attuazione della legge n. 59/1997, recante delega al governo per il conferimento alle Regioni e agli Enti locali di funzioni e compiti amministrativi dello Stato¹² - e la sua impostazione sembra "resistere", tuttora, anche alla modifica del titolo V della Costituzione, avvenuta con la legge costituzionale n. 3 del 2001¹³.

Nel riformato art. 117 Cost., "i porti civili" sono espressamente inseriti nel comma terzo, relativo alle materie attribuite alla competenza concorrente Stato-Regioni, senza, però, che risultino limpidamente delineati gli ambiti di tale attribuzione.

Secondo una prima interpretazione letterale della norma costituzionale, dunque, tutti "i porti italiani", anche quelli "a rilevanza nazionale ed internazionale", sarebbero assegnati alla competenza ripartita e, cioè, alle potestà legislativa e regolamentare delle Regioni, sottoposte soltanto ai principi fondamentali dettati dallo Stato. Nel segnato contesto, il codice della navigazione e le leggi speciali in materia rimarrebbero vigenti solo in riferimento ai principi generali che essi contengono; per quanto attiene al resto, secondo la teoria della "cedevolezza della norma", la normativa di dettaglio statale dovrebbe rimare in vigore finché non espressamente sostituita dalla successiva normativa legislativa e regolamentare, che potrà essere emanata a livello locale dalle singole Regioni.

¹⁰ Sul punto, cfr. anche quanto statuito precedentemente nella sentenza n. 5259 del 2 luglio 2002 del Consiglio di Stato, e nel parere n. 409 del 20 novembre 2002 del medesimo supremo Organo di giustizia amministrativa, nonché nel *Documento riassuntivo sulle questioni relative allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali e all'organizzazione del lavoro nei porti*, redatto, in data 5 marzo 2003, dalla Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna del Ministero dei Trasporti (sede Eur).

¹¹ In seguito all'emanazione della legge n. 84/94, risultano, altresì, abrogate le singole leggi speciali emanate nei primi anni del '900, istitutive dei previgenti Enti Portuali, che gestivano i più importanti porti commerciali italiani.

¹² Come è noto, dagli anni '70 è iniziato in Italia un lungo processo di progressivo conferimento delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo alle Regioni e agli Enti locali. Questo processo ha investito dapprima il demanio costiero, e, successivamente, i porti minori rientranti nel demanio portuale.

¹³ Cfr. Pierantozzi G., *I profili giuridici e normativi del federalismo portuale*, in: "Il diritto Marittimo", Genova, 2004, p. 780 e ss.

Viceversa, secondo un'interpretazione di carattere marcatamente statalista, oltre alla esigenza indeclinabile che la materia sia regolata da una disciplina unitaria, se, da un lato, i porti sono formalmente assegnati alla legislazione concorrente, dall'altro, alcune materie, che interferiscono ed integrano la stessa disciplina portuale, sono situate nella legislazione esclusiva dello Stato, come la tutela della concorrenza, la sicurezza, la tutela dei beni paesaggistici.

Inoltre, la legge di riforma, istituendo le Autorità Portuali come Enti di governo dei porti di interesse internazionale e nazionale¹⁴, li configura come "sede di raccordo" tra le funzioni amministrative attribuite loro dallo Stato (in particolare attinenti alla gestione del demanio), e le funzioni delle Regioni, dei Comuni e degli altri Enti locali.

Questo raccordo – già avviato nei primi anni del secolo scorso, da parte delle Amministrazioni portuali mettenti capo ai previgenti Enti, Consorzi, ecc. – è stabilito per aspetti massimamente rilevanti della disciplina speciale, come quelli attinenti allo sviluppo del porto in relazione all'assetto del territorio, alla composizione del Comitato Portuale, alla nomina del Presidente, nonché alla nomina dei rappresentanti delle categorie dei lavoratori e degli imprenditori nell'Organo collegiale di governo¹⁵.

Innanzitutto, si deve precisare che le Autorità Portuali si qualificano come "Enti pubblici nazionali", in virtù delle funzioni amministrative attribuite loro dallo Stato ed in concreto esercitate. Difatti, poiché si tratta dell'amministrazione di un porto di interesse internazionale o nazionale, l'Ente che vi provvede non può che essere qualificato come Ente nazionale e, dunque, essere soggetto alla disciplina della legislazione esclusiva dello Stato, di cui all'art. 17, comma secondo, lettera g), Cost., avente ad oggetto la materia dell' "ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali"¹⁶.

Di qui, se tra le materie oggetto della legislazione concorrente della Regione, indicate nell'art. 17, comma terzo, Cost., è stata inserita anche la materia dei "porti e degli aeroporti civili", la potestà regionale dovrà comunque esercitarsi nell'ambito dei principi fondamentali dello Stato, determinati dalla legislazione primaria statale¹⁷.

14 Si fa riferimento ai porti di seconda categoria, di prima e seconda classe, secondo la classificazione prevista dall'innovativo art. 4, l. n. 84/94, tuttora disapplicata, in attesa dell'emanazione dell'apposito decreto ministeriale di attuazione previsto all'art. 4, comma quinto, cit. l. In verità, i porti italiani sono al momento ancora soggetti alla classificazione contenuta nel r.d. 2 aprile 1885 n. 3095.

15 Cfr. Pierantozzi G., cit., p. 780.

16 *Idem*, p. 782.

17 *Idem*. L'Autore evidenzia, inoltre, che già nella vigenza del testo originario della Costituzione, che conteneva una disposizione analoga, si era a lungo dibattuto se i principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato dovessero essere fissati con leggi *ad hoc* (c.d. leggi

Per tal modo, lo Stato, nel fissare i principi fondamentali, potrebbe elaborare una classificazione dei porti, ai sensi dell'art. 4, l. n. 84/94, attribuendo rilevanza nazionale a tutti i porti sedi di Autorità Portuale, ed avocando a sé, sia il potere legislativo, sia quello regolamentare, sia l'esercizio delle correlative funzioni amministrative¹⁸. Gli è che non è ammesso concepire un rigido riparto di competenza legislativa, tale da impedire il dialogo tra lo Stato, le Regioni e gli Enti locali, in attuazione del vigente fondamentale principio costituzionale della "leale cooperazione". Nell'ambito delle disposizioni costituzionali, invero, risultano ognora favoriti l'intesa ed il coordinamento tra le strutture centrali e quelle territoriali.

In materia portuale, in particolare, in cui si ricavano fondamentali *standards*¹⁹ economici, di efficienza, di concorrenza, di trasparenza, dalla

cornice), ai sensi dell'art. 9, l. n. 62/1953. La prevalente dottrina sosteneva, peraltro, che essi potessero desumersi dall'intero corpo della legislazione vigente, tesi accolta anche dall'art. 17 della legge n. 281/1970. Dopo le citate modifiche della Costituzione, la giurisprudenza costituzionale è stata parimenti orientata a individuare tra le leggi statali preesistenti quelle che enunciano principi fondamentali (Sentenza 26 giugno 2002, n. 282, *Presidenza Consiglio dei Ministri, c. Regione Marche, in Foro it.*, 2003, I, 394). Successivamente, è intervenuta la l. n. 131/2003, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica, che all'art. 1 statuisce che i principi fondamentali sono espressamente determinati dallo Stato o sono desumibili dalle leggi statali preesistenti, fatta salva l'emanazione, ai sensi del comma quarto della citata legge, di decreti legislativi meramente ricognitivi, fintanto che non entreranno in vigore le leggi con le quali il Parlamento riterrà – eventualmente – di procedere a una nuova definizione di tali principi. Sulla base dell'applicazione della citata logica ermeneutica, l'illustre Autore ribadisce lucidamente come la l. n. 84/94 sia da considerare legge da cui desumere i principi fondamentali in materia portuale.

18 Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., pp. 74-76.

19 Cfr. Falzea, "Gli standards valutativi e la loro applicazione", in *Ricerche di teoria generale del diritto e di dogmatica giuridica*, cit., p. 389 e ss.; Querci E.O., *Analisi del diritto marittimo*, cit., p. 218 e ss. Le innumerevoli nozioni, regole d'ordine tecnico, economico, sociale, extragiuridico, ma che vengono richiamate da norme giuridiche per definire uno o più elementi di una data fattispecie, e applicate in sede di computazione tecnico-meritale, non sono altro che meri *standards* valutativi. Nel diritto marittimo generale esiste il c.d. **standard della produttività portuale**, che si rende attivo nel suo incontro con la normativa contrattuale tra i terminalisti e le Autorità portuali, ponendosi come regola di **misurazione dell'esercizio dei diritti corrispettivi contrattuali e concessori**, ed atteggiandosi come **criterio di scelta** tra più concorrenti-aspiranti all'esercizio di un'area portuale o periplo portuale. Esiste poi lo *standard* della **velocità** esecutiva nelle operazioni portuali di imbarco e sbarco, collegato all'altro, relativo ad evitare danni da immobilizzazione del bene nave nei porti; quello della buona e spedita ed economica esecuzione delle operazioni, che si rende attivo nel suo incontro con la normativa tariffaria. Costituiscono *standards* tecnologici i singoli criteri di imputazione o le regole determinative e costitutive la colpa commerciale e la colpa nautica (Riccardelli). Del pari, tutta la vasta area descrittiva dei rischi eccettuati (Righetti) finiscono per fungere da *standards* valutativi, con valenza nel più vasto spettro tematico costituito dalla responsabilità del vettore marittimo.

In una parola, tutti quei comportamenti ed eventi che costituiscono prestazioni ausiliarie-complementari di quelle principali (buona custodia e diligente conservazione delle merci, buon stivaggio dei colli, adeguato assetto dei contenitori), alla stregua dei quali va determinato l'impegno di chi deve adempiere un'obbligazione, amministrare nei magazz-

prassi marittima mercantile internazionale, dalle convenzioni internazionali, e dalle normative comunitarie, lo Stato opera dall'alto, **negoziando**, a livello di globalizzazione internazionale ed europea, determinati primari obiettivi, di cui poi demanda l'attuazione successiva precipuamente alle Regioni ed agli Enti locali territoriali. Di qui, attraverso una superficiale lettura delle nuove disposizioni costituzionali, sembrerebbe che lo Stato si debba spogliare di alcune essenziali potestà; in realtà, esso detiene e rafforza la funzione fondamentale di negoziare presso gli organismi internazionali e le Autorità comunitarie i principi generali, i parametri forti, risultato della **negoziazione** e della **cooperazione** con gli Stati membri. Adunque, lo Stato gestisce gli *standards* sopranazionali, che sono il prodotto della **cooperazione** con gli Stati membri, che le singole gestioni statali devono successivamente garantire a livello generale, delegando la concreta e locale attuazione, legislativa (parzialmente), regolamentare ed amministrativa alle Regioni ed agli Enti locali.

La legislazione diventa pertanto frutto di *standards* di grande globalizzazione, di cooperazione, principalmente effetto di *standards* economici. Lo Stato, non più assoluto protagonista come un tempo, viene a svolgere, in via precipua, funzioni di negoziatore a livello internazionale ed europeo, e di tutore a livello nazionale.

zini generali la movimentazione delle merci, osservare il dovere di custodia, evitare l'aggravamento delle merci trasportate.

Gli *standards* valutativi, i c.d. *principi intermedi*, non debbono essere confusi con i c.d. **principi generali dell'ordinamento giuridico**, che rappresentano invece, i **presupposti logici, i criteri ordinatori dell'intero sistema unitario**. Il problema dei rapporti tra principi fondamentali e *standards* valutativi risiede nel fatto che i primi esprimono valori sommi ed assoluti dell'ordinamento giuridico marittimo generale, mentre i secondi non sono altro che strumenti di adattamento rispetto alle norme ordinarie, nella loro applicazione ai fatti sociali giuridicamente rilevanti, dispiegando un ruolo incisivo nel processo di concretizzazione e di specificazione del valore giuridico.

Nella identificazione della natura e del contenuto degli *standards* valutativi svolge un ruolo fondamentale la prassi marittima mercantile, allorché si verifica l'osmosi tra il diritto vivente e il diritto formale: gli *standards* valutativi trovano la loro radice nel tipo di esistenza e nello stile di vita delle comunità marittime e portuali, si uniformano almeno tendenzialmente ed aggregano "nuclearmente" i gruppi sociali, e li costituiscono in formazioni economiche e sociali.

4. LA DISCIPLINA DELLE AUTORIZZAZIONI EX ART. 16, LEGGE N. 84/94, E LA DISCIPLINA DELLE CONCESSIONI EX ART. 18, LEGGE N. 84/94.

Giova evidenziare gli atti normativi di riferimento in materia, emanati dall'Autorità Portuale di Salerno:

- Ordinanza N°10/01, del 27 dicembre 2001, avente ad oggetto il “Regolamento per l'individuazione dei servizi portuali ammessi nel porto di Salerno”, ex art. 16, l. 84/94; Ordinanza N° 03/04, del 20 gennaio 2004 (doc. 1);
- Ordinanza N°08/2003, del 4 aprile 2003, avente ad oggetto il “Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 (operazioni portuali), per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio; rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 legge 84/94 nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio” (doc. 2);
- Ordinanza N°02/04, del 20 gennaio 2004, avente ad oggetto il “Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno di durata non superiore al quadriennio per l'anno 2004 e relative domande integrative” (doc. 3);

La riforma della legislazione portuale, come già esplicitato, ha privatizzato l'esercizio delle operazioni portuali, che oggi si svolgono in attuazione dei principi fondamentali di libera iniziativa economica, di concorrenza e di trasparenza, di libera circolazione delle merci e di libera prestazione dei servizi.

In tal senso, occorre premettere che, a differenza delle precedenti organizzazioni portuali, le Autorità, istituite dalla legge n. 84/94, sono configurate come Enti pubblici nazionali “non” economici²⁰, diretti principalmente ad esercitare le funzioni amministrative attribuite, ad enucleare strategie di incremento di produttività e di sicurezza portuali, mediante la predisposizione pianificatoria del **Piano Regolatore Portuale**²¹ e

20 Questi organismi hanno ampia autonomia operativa e personalità giuridica di diritto pubblico, sono dotati di autonomia di bilancio e finanziaria ed appartengono alla c.d. amministrazione indiretta dello Stato. Sono soggetti al potere di vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per quanto concerne l'approvazione del bilancio e della pianta organica.

21 Ai sensi dell'art. 5, comma primo, l. n. 84/94, il piano regolatore portuale delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, in relazione ai porti appartenenti alla categoria seconda, classe prima, seconda e terza, con esclusione di quelli destinati alla funzione turistica e da diporto. Il piano regolatore portuale individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

del **Piano Operativo Triennale**²², e la costante ed attenta manutenzione dei beni demaniali portuali²³. Le Autorità Portuali sono istituzioni che hanno principalmente il potere di indirizzo, programmazione, promozione e controllo delle operazioni portuali (art. 16, comma primo, parte prima, l. n. 84/94), ma non possono esercitarle, né direttamente, né indirettamente tramite la partecipazione di società.

L'Autorità Portuale, volta a perseguire istituzionalmente il primario interesse pubblico consistente nell'“incremento della produttività portuale”, risulta, invero, attributaria di funzioni molto diverse tra loro: da un lato, le funzioni propriamente amministrative e finalistiche, afferenti all'esercizio della discrezionalità tecnico-meritale, e alla configurazione ed attuazione dei citati strumenti programmatici; dall'altro, le funzioni tecniche, “tendenzialmente condizionali”, in relazione all'accesso delle imprese nel mercato, al controllo sull'esercizio dell'attività imprenditoriale delle imprese stesse, e, cioè, alla gestione ed alla **regolazione dei c.d. “spazi concorrenziali”**²⁴.

Dunque, uno degli aspetti più qualificanti della legislazione in oggetto è proprio questa netta ed assoluta distinzione tra le funzioni di indirizzo, di programmazione, di coordinamento e di controllo delle operazioni portuali, di pianificazione e di regolazione²⁵ degli spazi portuali, che mettono capo alle Autorità Portuali, nei confronti dell'esercizio delle medesime attività e dell'utilizzo delle aree portuali, che spettano invece a soggetti (imprese portuali *ex art. 16, cit. l.*), che non possono presentare alcuna connessione con gli Enti citati. Questo “principio di separazione” tra esercizio delle funzioni amministrative e svolgimento di attività economiche, introdotto dalla legge n. 84/94, è proprio diretto a garantire sia la imparzialità e la trasparenza dell'operato dell'agire amministrativo

22 Il piano operativo triennale è genericamente definito come quello concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi necessari per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati, approvato dall'Autorità Portuale (cfr., sul punto, anche l'art. 1, lett. e), bozza del Regolamento attuativo art. 18, l. n. 84/94).

23 Difatti, esse risultano dotate di ampi poteri di programmazione, che, nei limiti della superiore programmazione statale e della legislazione certa ed omogenea contenuta nella l. 84/94, consentono al tempo stesso a ciascun ente portuale di elaborare ed attuare un proprio indirizzo politico-amministrativo di settore, mediante sia il piano regolatore portuale, sia il piano operativo triennale, nonché attraverso la realizzazione di rilevanti opere pubbliche che rappresentano gli elementi di identificazione del porto medesimo.

24 Sul punto, cfr. Taccogna, *Organizzazione amministrativa e concorrenza nelle operazioni portuali*, in: “Il Diritto Marittimo”, Genova, 2000, 585-585, ove si fa riferimento agli “spazi concorrenziali” elaborati da König, *Die öffentlich-rechtliche Verteilungslenkung*, Berlino, 1994, p. 54; Taccogna, *L'infrastrutturazione dei porti: competenze e procedure di affidamento*, in: “Econ. e dir. terz.”, n. 1/2000, Milano, Angeli.

25 Sull'esercizio della funzione di regolazione, cfr. Valentini, *Diritto e istituzioni della regolazione*, Giuffrè, Milano, 2005, pp. 290; sull'esercizio dell'attività di regolazione, cfr. Scoca, Voce “Attività amministrativa”, *Enciclopedia del diritto*, VI Aggiornamento, Giuffrè, Milano, 2005, pp. 75 e ss.

dell'Ente di governo del porto, sia la libera concorrenza delle imprese operanti in un medesimo scalo portuale²⁶.

In seguito alla descritta configurazione dell'Ente di governo del porto, l'espletamento delle operazioni portuali è stato del tutto "privatizzato". Le operazioni portuali, ai sensi dell'art. 16, comma primo, l. n. 84/94, sono svolte da "imprese portuali", specificamente munite di un'apposita "autorizzazione amministrativa", rilasciata dall'Autorità Portuale competente, in seguito allo svolgimento di un'approfondita istruttoria, diretta a verificare, puntualmente, i requisiti di ordine personale, giuridico, tecnico, finanziario, del richiedente, nonché la corrispondenza e la coerenza delle strategie aziendali d'impresa (Piano Operativo) con quelle enunciate dall'Ente pubblico nel Piano Operativo Triennale (POT), così come previsto dettagliatamente nel d.m. 1° marzo 1995, n. 585 (*"Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio delle attività portuali"*).

Onde le operazioni portuali (già definite dall'abrogato art. 108, c. nav., come *"le operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto"*) attualmente consistono nel complesso di quelle previste dall'art. 16, comma primo, parte prima, l. n. 84 del 1994, che le individua con il *"carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale"*.

Il legislatore portuale ha inteso, così, identificare ed isolare, sottoponendolo ad uno specifico regime autorizzatorio, il *nucleo fondamentale* delle attività portuali in genere, e, cioè, quello delle *operazioni portuali in senso proprio*²⁷. Queste "tipiche operazioni portuali" devono essere tenute accuratamente distinte dalle altre, diverse, tipologie di attività portuali, individuate dalla normativa di settore²⁸, che si suddividono in:

26 Si veda, sul punto, T.A.R. Veneto, Loc. Venezia, 20-01-1999, n. 10. Occorre, però, evidenziare come la legislazione portuale, in sintonia con identiche disposizioni contenute in molti ordinamenti giuridici di altri Stati europei, permetta alle Autorità Portuali di provvedere, mediante proprie società, alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, nonché alla erogazione di attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non strettamente connessi con le operazioni portuali (come i servizi di pulizia, di sorveglianza, di fornitura di energia ecc.). In rigorosa attuazione del citato principio di separazione tra "amministrazione" ed "attività economiche", questi servizi di interesse generale devono essere affidati in concessione dall'Autorità Portuale mediante gara pubblica, ai sensi dell'art. 6, comma quinto, cit.l.

27 Cfr. Consiglio di Stato, Sez. II, 3 luglio 1996, n. 1177, il quale ha precisato che devono intendersi per operazioni portuali quelle *"che implicano un contatto - in arrivo, in transito o in partenza - delle merci o di ogni altro materiale con la terraferma del porto e con le attrezzature ivi poste..."*.

28 Cfr. Righetti, *Trattato di Diritto Marittimo*, Parte Quinta, Giuffrè, Milano, 2001, p. 37, il quale, affermando genericamente che *"queste tipiche operazioni portuali vadano distinte dalle altre, diverse attività commerciali o industriali svolte nel porto medesimo"*, sembra implicitamente fare riferimento a quelle **attività imprenditoriali svolte in ambito portuale** che non possono qualificarsi come "operazioni portuali", e che, invece, o rientrano nei c.d. servizi

1. “servizi tecnico-nautici”;
 2. “servizi prestati all’utenza portuale”, ex art. 6, comma primo, lettere b) e c), l. n. 84/94;
 3. “servizi portuali”, introdotti dalla legge n. 186/2000;
 4. “servizi portuali atipici ed innominati”, quali le attività industriali, artigianali, commerciali, soggette alla disciplina contenuta nell’art. 68, c. nav.
1. Sono definiti “**servizi tecnico-nautici**” il pilotaggio, il rimorchio, l’ormeggio ed il battellaggio, e, cioè, quei servizi portuali qualificati da un’autorevole dottrina come “ancillari alla navigazione”, in quanto resi nell’interesse della nave (e solo indirettamente delle merci), e funzionali al mantenimento di adeguati *standards* di sicurezza della navigazione stessa. Essi, infatti, sono resi alla nave in occasione del suo arrivo o della sua partenza dal porto, e sono diretti ad assicurare che questa arrivi, si muova, manovri, ormeggi, sosti e riparta, in modo da non recare danni nei ristretti ambiti portuali, in cui risulta più elevato e possibile il rischio di incidenti, con potenziali danni a cose, persone, alle infrastrutture portuali ed all’ambiente²⁹.
 2. Sono “**servizi portuali prestati all’utenza**” quelli introdotti dalla l. n. 84/94, richiamati appositamente nell’art. 6, comma primo, lettere b) e

portuali, introdotti dalla legge n. 186/2000, ovvero sono sottoposte alla disciplina dell’art. 68, c. nav. Cfr., sul punto, T.A.R. Friuli Venezia Giulia, 27-07-2001, in: “Il Diritto Marittimo”, Genova, 2002, p. 1032, che ha statuito come siano escluse dall’art. 16, l. n. 84/94, le attività di deposito cosiddetto “minore”, quelle, cioè, che consistono nella sistemazione, conservazione e custodia di merci già uscite dal ciclo delle operazioni portuali, perché già movimentate da ditte a ciò abilitate, che hanno provveduto allo scarico, al trasporto ed al deposito delle stesse nei propri magazzini, nei quali le detengono in via meramente funzionale alla loro immissione nel ciclo commerciale benché, per la mera circostanza spaziale dell’ubicazione dei magazzini in ambito portuale, l’esercizio di tale attività resti assoggettato alla vigilanza del Comandante del porto ai sensi dell’art. 68, c. nav. I provvedimenti dell’Autorità portuale che di tale distinzione non tengono conto, assoggettando l’attività di “deposito minore” all’art. 16, l. n. 84/94, sono illegittimi e vanno pertanto annullati.

- 29 Cfr. Carbone M.S., *Il diritto marittimo, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., p. 150 e ss.; Id., *La c.d. privatizzazione dei porti e delle attività portuali in Italia*, cit. L’art. 14, l. n. 84/94 (così come modificato dalla l. n. 186/2000), ed il codice della navigazione li qualificano come servizi istituiti per soddisfare esigenze di pubblico interesse e di carattere sociale, relative alla sicurezza della navigazione, con obbligo di relativa erogazione 24 ore al giorno, per tutto l’arco dell’anno, con caratteristiche di universalità a chi ne faccia richiesta, sulla base di tariffe, regole e modalità operative imposte dalla Pubblica Amministrazione Marittima. In tal senso, i servizi tecnico-nautici vengono qualificati, altresì, servizi di interesse generale, estranei alle operazioni portuali, e segnatamente funzionali alle esigenze del ciclo operativo della nave. Cfr. sul punto, T.A.R. Lazio, 12 gennaio 1996, n. 61, secondo cui le operazioni portuali, ai sensi dell’art. 16, n. l. 84/94, sono concettualmente e giuridicamente distinte dai servizi portuali o tecnico-nautici che, a causa dello stretto collegamento tra il loro esercizio e l’adempimento di specifici obblighi di servizio pubblico (tendenti a garantire la sicurezza dei porti e la prevenzione dagli eventi dannosi nel loro ambito senza soluzione temporale nell’arco di 24 ore), danno luogo ad ipotesi di “monopolio naturale”, come tale insopprimibile. Sul punto, cfr. Cass. 24 gennaio 2000, n. 746, che contesta la

c), cit.l., il cui esercizio è affidato in concessione dall'Autorità Portuale mediante gara pubblica (art. 6, comma quinto, l. n. 84/94). Si dividono in due sottocategorie: a) "i servizi portuali prestati all'utenza" relativi alla "manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale" (art. 6, comma primo, lett. b); b) "i servizi portuali prestati all'utenza", aventi ad oggetto la "fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi con le operazioni portuali", (art. 6, comma primo, lett. c)), individuati, con d.m. 14 novembre 1994³⁰, nei servizi di illuminazione, pulizia e raccolta rifiuti, servizio idrico, ecc. Come già esplicitato, la legge di riforma portuale prevede che tali servizi siano affidati in concessione mediante gara pubblica, a cui è riconosciuta la facoltà di partecipare, tramite società controllate, anche alla stessa Autorità Portuale³¹.

3. Sono "**servizi portuali**" "quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo operativo delle operazioni portuali", secondo la nozione introdotta dall'art. 2 della legge n. 186/2000, in sede di modifica dell'art. 16, l. n. 84/94; anche i "servizi portuali", come le "operazioni portuali", sono soggetti al rilascio di un'apposita autorizzazione amministrativa da parte dell'Ente di governo del porto.

natura giuridica di servizio pubblico nei confronti del battellaggio e, successivamente, il C.G.A. per la Regione Sicilia, 20 dicembre 2000, in: "Il Diritto Marittimo", Genova, 2002, p. 554 e ss., secondo cui, invece, "il servizio di battellaggio svolto nel porto di Augusta in condizioni di monopolio dal locale Gruppo Barcaioli, è compatibile con l'art. 90, n. 2 CE in quanto non incide su una parte sostanziale del mercato comune e non produce un pregiudizio sensibile del commercio tra gli Stati membri; esso è altresì compatibile con la normativa nazionale ex art. 8, comma 2, l. 287/90 in quanto ha come oggetto un servizio di interesse pubblico generale".

- 30 Si tratta del decreto ministeriale emesso in data 14 novembre 1994 "Identificazione dei servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale" (G.U. 24 novembre 1994, 275). L'art. 1 del citato decreto identifica i seguenti servizi di interesse generale, con annessa spiegazione dei relativi contenuti per ciascuno di essi: A) SERVIZI DI ILLUMINAZIONE; B) SERVIZI DI PULIZIA E RACCOLTA RIFIUTI; C) SERVIZIO IDRICO; D) SERVIZI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE; E) STAZIONI MARITTIME PASSEGGERI; F) SERVIZI INFORMATICI E TELEMATICI; G) SERVIZI COMUNI AL SETTORE INDUSTRIALE E AL SETTORE COMMERCIALE DEL PORTO. Risulta particolarmente rilevante, ai fine di una maggiore chiarezza nella distinzione dei servizi portuali individuati dall'art. 6, comma primo, lett. b) e c), l. n. 84/94, l'**art. 2 del presente decreto ministeriale**, secondo cui: "Nell'affidamento dei servizi di interesse generale individuati alle lettere A), B), C), D), possono essere inclusi anche quelli relativi alle attività concernenti le manutenzioni delle parti comuni dell'ambito portuale per le quali si applica la particolare disciplina di cui all'art. 6, comma 1, lettera b), della legge n. 84/94".
- 31 Sul punto, si evidenzia come l'effettivo espletamento di gare pubbliche per l'affidamento in concessione dei servizi di interesse generale sia fortemente auspicato anche dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nell'*Indagine conoscitiva dei servizi portuali*, provvedimento n. 5415 del 16 ottobre 1997, e nella *Relazione annuale* del 30 aprile 1998, di cui l'estratto in: "Il Diritto Marittimo", Genova, 1998, p. 980 (cfr. Montebello, "Il composito quadro dei "servizi portuali" e le regole della concorrenza, in: "Il Diritto Marittimo", Genova, 2002, p. 555 e ss.).

In materia di “servizi portuali”, il legislatore si è limitato ad enunciare definizioni di carattere generale, rimettendo l’individuazione concreta dei medesimi a ciascuna Autorità Portuale, o, laddove non istituita, all’Autorità Marittima, sulla base delle peculiari esigenze della singola realtà portuale di riferimento, mediante l’elaborazione di una specifica “regolamentazione locale”, da emanare in conformità ai criteri vincolanti scolpiti dal decreto ministeriale 6 febbraio 2002, n. 132³².

4. Sono “**servizi portuali c.d. atipici ed innominati**” quelli regolati dall’art. 68, c. nav., soggetti alla vigilanza del Comandante del porto - ovvero del Presidente dell’Autorità Portuale, laddove è istituita l’Autorità Portuale, ai sensi dell’art. 8, comma terzo, lett. h), l. n. 84/94 - integranti quelle attività industriali, artigianali, e commerciali, che si svolgono all’interno dei porti e, in genere, nell’ambito del demanio marittimo, che non rientrano nella categoria delle operazioni portuali, né in altre tipologie di servizi portuali individuate dalla normativa di settore³³.

L’Autorità Portuale o, laddove non istituita, l’Autorità Marittima, disciplina e vigila sull’espletamento delle operazioni portuali e sull’applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa. Dunque, come più volte esplicitato, rispetto alla previgente disciplina, le operazioni portuali si svolgono in regime di libertà di impresa, di libera iniziativa economica e di libera concorrenza, secondo le chiare e dettagliate disposizioni regolamentari esecutive contenute nel decreto ministeriale 31 marzo 1995, n. 585 (“*Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l’esercizio delle attività portuali*”), ed in attuazione delle strategie di sviluppo elaborate dall’Ente di governo del porto (**Piano Operativo Triennale**), che predetermina il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili, in relazione ai traffici ed alle esigenze di funzionalità dello scalo, assicurando il massimo di concorrenza nel settore, ai sensi dell’art. 16, comma settimo, legge n. 84/94 e dell’art. 5, d.m. n. 585/95³⁴.

Pertanto, ogni provvedimento dell’Autorità Portuale - diretto a fissare un numero massimo di autorizzazioni all’esercizio delle operazioni portuali in porto, ai sensi dell’art. 5, d.m. 31 marzo 1995, n. 585, o a negare

32 Difatti, nell’ordinamento portuale italiano, non si rintraccia una vera e propria “categoria oggettiva” di servizi portuali, che invece devono essere ricavati ed identificati dalla Pubblica Amministrazione competente attraverso lo studio della prassi mercantile consolidatasi in ciascuna realtà portuale.

33 Cfr., ancora, T.A.R. Friuli Venezia Giulia, 27-07-2001, in: “Il Diritto Marittimo”, Genova, 2002, p. 1032, cit., che ha escluso dall’art. 16, l. n. 84/94, le attività di deposito cosiddetto “minore”, quelle, cioè, che consistono nella sistemazione, conservazione e custodia di merci già uscite dal ciclo delle operazioni portuali.

34 Si veda, sul punto, T.A.R. Abruzzo, Loc. Pescara, 29-05-1999, n. 436, in: “Il Foro amministrativo”, Giuffrè, Milano, 2000, p. 207, che, sulla base del disposto contenuto nell’art. 8 del

nuove autorizzazioni, adducendo il superamento del tetto previsto per il porto, ex art. 16, comma settimo, l. n. 84/94, e dell'art. 5, cit. d.m. - deve contenere **un'adeguata motivazione**, specificamente rivolta a dimostrare che un numero superiore di imprese rispetto a quello previsto, o la presenza di un'ulteriore impresa in porto, è tale da pregiudicare l'organizzazione delle operazioni portuali nel porto di riferimento, incidendo negativamente sulla efficienza, speditezza, sicurezza delle medesime e sulla competitività dello scalo stesso³⁵.

Come è stato autorevolmente rilevato³⁶, il più agevole accesso al mercato delle operazioni portuali, garantito dalla legge di riforma portuale, non significa apertura indiscriminata delle banchine e delle aree portuali retrostanti, senza alcun limite numerico a qualsiasi operatore interessato. L'art. 16, comma quarto, l. n. 84/94, prevede, infatti, che l'Autorità Portuale debba "valutare" ogni richiesta di autorizzazione, innanzitutto sulla base dei "requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori..." (cfr. art. 16, comma quarto, lett. a); d.m. n. 585/95).

In tal senso, al fine di autorizzare un'impresa ad eseguire operazioni portuali, si deve effettuare "una approfondita valutazione" (esercizio della discrezionalità tecnico-meritale), diretta ad assicurare che soltanto imprese capaci siano abilitate ad utilizzare gli spazi portuali³⁷. Nella segnata prospettiva, l'Autorità Portuale deve elaborare ed identificare i "criteri selettivi", idonei a "valutare" adeguatamente tutte le possibili imprese richiedenti. Pertanto, sentita la Commissione Consultiva

d.m. 31 marzo 1995, n. 585, ha inteso rimarcare come l'art. 16, l. n. 84/94, il quale prevede che l'Autorità Portuale possa determinare il numero massimo delle autorizzazioni ad agire in ambito portuale, non trovi applicazione nei casi in cui le operazioni portuali siano svolte direttamente all'arrivo o alla partenza da navi dotate di mezzi propri, di proprio personale, ovvero da vettori forniti di mezzi idonei alle operazioni portuali che abbiano noleggiato detti bastimenti per il trasporto di propria merce (cfr. Querci E.O., *La concorrenza nella procedimentalizzazione della funzione legittimativa delle imprese terminalistiche*, in: "Trasporti", n. 85, EUT, Trieste, 2001, p. 7 e ss.).

35 Così Carbone S.M., *Il diritto marittimo*, cit., p. 139 e ss. L'autore puntualizza che il "mercato" delle operazioni portuali non è necessariamente unico, ma può risultare suddiviso per settori merceologici diversi (essendo evidente che un *terminal* atto a ricevere merci in *container* non può offrire alcun servizio per utenti interessati a traffici di merci non *cointainerizzate*). S'impone, inoltre, la nozione di "mercato geograficamente rilevante", secondo cui qualora si tratti di verificare l'esistenza di una effettiva "concorrenza" tra imprese portuali e soprattutto "terminaliste", non dovrà tenersi conto solamente della situazione esistente nel singolo porto, ma anche di quelle poste all'interno di tutti i porti rientranti nello stesso mercato geograficamente rilevante. In Italia, ad esempio, si deve tener conto dei numerosi porti esistenti, spesso localizzati a poca distanza l'uno dall'altro, che risultano essere in competizione tra loro rispetto ai medesimi utenti portuali.

36 Carbone S.M., *La c.d. privatizzazione dei porti*, cit., pp. 392-393.

37 *Idem*.

Locale, l'Autorità competente “*predispone una graduatoria degli istanti in possesso dei requisiti di idoneità di cui all'art. 3, dando priorità alle imprese che possono assicurare un incremento ed una qualificazione dei traffici, nonché, a parità di servizi offerti, condizioni di prezzo più convenienti per gli utenti dei servizi. A parità di condizioni è data priorità alle richieste di rinnovo*” (art. 5, comma secondo, d.m. 31 marzo 1995, n. 585)³⁸.

Dunque, si vuole garantire l'accesso al mercato delle operazioni portuali solo alle imprese dotate delle migliori caratteristiche e capacità imprenditoriali, di un forte e concreto programma di esercizio e sviluppo traffici, diretto alla realizzazione di ingenti investimenti, e, quindi, idoneo a determinare **un cospicuo incremento della produttività portuale, sicuri ritorni economici a favore dell'occupazione portuale e del relativo indotto commerciale ed industriale.**

Per questo motivo, la legge attribuisce agli Enti di governo del porto il compito di stabilire, sulla base dei sopraesposti criteri, dei contenuti del Piano Regolatore Portuale e del Piano Operativo Triennale, e nell'esercizio della propria discrezionalità tecnico-meritale, il numero massimo delle imprese autorizzate nel porto, la durata di ciascuna autorizzazione, rapportata al programma operativo correlativamente presentato. Inoltre, l'Autorità Portuale deve verificare periodicamente l'attività effettivamente svolta dall'impresa autorizzata e la conformità della medesima a quanto ufficialmente comunicato alla Pubblica Amministrazione Marittima ed ai contenuti del piano di impresa depositato. L'Autorità Portuale risulta, altresì, titolare del potere di sospensione e/o di revoca della legittimazione abilitativa rilasciata, in caso di grave inadempimento degli obblighi assunti e di mancato rispetto degli obiettivi prefissati³⁹.

Ai sensi della vigente normativa di settore, il rilascio dell'autorizzazione prevista nell'art. 16, l. n. 84/94, e nel suo regolamento esecutivo, rappresenta un indeclinabile presupposto, affinché un'impresa portuale possa diventare beneficiaria di una particolare situazione giuridica di vantaggio in ambito portuale, e, cioè, titolare di una concessione demaniale marittima di banchine e spazi portuali, ai sensi dell'art. 18, l. n. 84/94, il quale consente un utilizzo pressoché esclusivo dell'ambito portuale rilasciato in concessione⁴⁰.

Difatti, le imprese portuali autorizzate, ma non concessionarie, svolgono le operazioni portuali nelle banchine e nelle aree libere, cioè non rilasciate in concessione ad alcun operatore, e regolate secondo il regime

38 Le imprese autorizzate sono iscritte in appositi registri, tenuti dall'Autorità Portuale o, laddove non istituita, dall'Autorità Marittima, e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione, determinati dalle medesime Autorità (art. 16, comma terzo, l. n. 84/94).

39 Cfr. art. 18, comma nono, l. n. 84/94; Carbone, cit.

40 L'utilizzazione dei beni demaniali marittimi si attua in diverse forme. Lo strumento fon-

di deposito temporaneo *ex art. 50, c. nav.* Viceversa, le imprese portuali c.d. “terminaliste”, cioè concessionarie, operano nell’ambito degli spazi portuali di cui dispongono in via esclusiva, tramite il rilascio di una concessione demaniale marittima *ex art. 18, l. n. 84/94*.

Nell’attuale scenario delle attività marittimo-portuali, con la progressiva privatizzazione dei porti italiani e con la conseguente conversione degli Enti pubblici portuali (da Enti pubblici economici, gestori di attività economiche marittimo-portuali, ad Enti pubblici nazionali di programmazione, coordinamento, promozione e vigilanza sulle attività portuali), il Pubblico Potere Marittimo ha tendenzialmente ritenuto più opportuno e proficuo attribuire alle imprese portuali l’occupazione e l’uso della maggioranza degli spazi portuali sotto il regime concessorio. Difatti, secondo fondamentali lineamenti di politica economica e di ordine giuridico-operativo, il regime concessorio, da un lato, conferisce all’operatore terminalista **stabilità nell’organizzazione della propria impresa, possibilità ed interesse concreti di realizzare investimenti funzionali all’esercizio della relativa attività economica ed al consolidamento ed all’incremento dei propri traffici; dall’altro, assicura al Pubblico Potere Marittimo, attraverso il pagamento del canone concessorio, un costante, adeguato, e garantito corrispettivo dell’utilizzazione del suolo demaniale pubblico, in un regime di regolazione del contesto delle attività esercite, e di misurazione della complessiva ed unitaria produttività portuale.**

Per tal modo, si registra nei maggiori porti italiani, comunitari ed internazionali, la realizzazione di *terminal* specializzati o *multipurpose*, distinti per comparti merceologici, rilasciati dagli Enti di governo del porto, sulla base di garantiti programmi operativi di alto profilo, di forte attrazione di traffici, e di grande sviluppo di produttività ed occupazionale portuale⁴¹.

In via definitiva, solo il corretto e puntuale esercizio dello strumento dell’“affidamento concessorio” da parte del Pubblico Potere Marittimo potrà contribuire – come avviene oramai in tutte le principali real-

damentale previsto per l’utilizzazione del demanio portuale è rappresentato dall’istituto della **concessione amministrativa**, prevista, in via generale, dall’art. 36, e ss., c. nav., e, in particolare – quando si tratti di attività economiche integranti l’esercizio delle operazioni portuali – dalla disciplina speciale contenuta nell’art. 18, l. n. 84/94. Rappresenta un **uso particolare del demanio marittimo**, che identifica il godimento cui vengono ammessi i singoli destinatari (nel caso in oggetto già divenuti “imprese portuali autorizzate” *ex art. 16, cit.l.*) di specifici provvedimenti concessori, che attribuiscono ai beneficiari situazioni soggettive di vantaggio di natura pubblica. Questo tipo di utilizzazione permette un uso del demanio marittimo ancora più conforme all’**interesse pubblico individuato dalla legge**, che consiste in via primaria nell’**incremento della produttività portuale**, connesso con il valore superiore ed autonomo della **sicurezza portuale** (cfr. Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., p. 66, nota 1; *Idem*, *Le concessioni di beni demaniali marittimi e la legge 7 agosto 1990*, n. 241. *Modificazioni procedurali*, Mucchi Editore, Modena, 1996, pp. 504; Corbino, *Il demanio marittimo. Nuovi profili funzionali*, Giuffrè, Milano, 1990, pp. 248.

41 L’operatore terminalista è, altresì, il soggetto attorno a cui ruotano tutti i *transport-related*

tà portuali italiane, comunitarie ed internazionali – a determinare ed a consolidare l’ulteriore e progressivo sviluppo della produttività portuale, in ottemperanza ai primari principi della sicurezza, della concorrenza, dell’efficienza e della speditezza delle operazioni portuali.

A. GRUPPO DI STUDIO PER LA REDAZIONE DEL REGOLAMENTO PER I “SERVIZI PORTUALI” PREVISTO DAL D.M. 6-2-2001, N. 132, “REGOLAMENTO CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEI CRITERI VINCOLANTI PER LA REGOLAMENTAZIONE, DA PARTE DELLE AUTORITÀ PORTUALI E MARITTIME, DEI “SERVIZI PORTUALI”, AI SENSI DELL’ART. 16 DELLA LEGGE N. 84/94” (DOC. 1)

- ORDINANZA N°10/01;
- ORDINANZA N°3/04.

FONTI NORMATIVE:

codice della navigazione: artt. 30, 65, 68 e 81;

legge n. 84/94: artt. 8, 9, 15, 16, 17;

legge n. 186/2000.

d.m. n. 132/2001.

Con Delibera presidenziale n. 86 del 5/11/2001, in attuazione della Delibera del Comitato Portuale n. 17/2001, è stato costituito dall’Autorità Portuale di Salerno il Gruppo di Studio per l’elaborazione di una proposta di “Regolamento” per i “servizi portuali”, ex decreto ministeriale n. 132/2001 (doc. 1).

Difatti, in attuazione di quanto stabilito nel citato decreto ministeriale, ogni Autorità Portuale, entro il termine del 31/12/2001, avrebbe dovuto elaborare ed approvare un regolamento di dettaglio locale, con il quale fossero individuati:

1. i “servizi portuali” ammessi, in relazione alle peculiari caratteristiche del porto;
2. i requisiti di carattere tecnico ed organizzativo necessari allo svolgimento dei “servizi portuali”;
3. la durata massima delle autorizzazioni.

services, cioè i principali servizi resi in occasione dello scalo di una nave in un porto, come, ad esempio, i servizi di rizzaggio e derizzaggio (blocco e sblocco) dei contenitori, delle auto e dei *trailers* da sbarcare e/o movimentare; i servizi di carico e scarico della merce, di stivaggio/posizionamento della merce sulla nave e a terra, di movimentazione dei pezzi all’interno del terminal. Il terminalista esercita spesso il ruolo di “canalizzatore” della totalità dei servizi resi all’utente, proprio per l’intento di quest’ultimo di limitare il numero delle controparti contrattuali con le quali interagire in occasione della sosta in porto. Di qui, di solito, è l’operatore terminalista a stipulare accordi con altre imprese autorizzate (generalmente contratti di appalto di servizi, attraverso cui si realizza la c.d. segmentazione del ciclo delle operazioni portuali), diretti a coprire l’intero ciclo dei servizi richiesti e richiedibili da una nave, in funzione dell’espletamento dei servizi portuali (Cfr. Carbone S.M., *Il diritto marittimo*, cit., pp. 142-143, che richiama in materia anche la normativa di diritto uniforme emanata in sede UNCITRAL e contenuta nella Convenzione di Vienna del 17 aprile 1991 sulla responsabilità del *terminal operator*).

Il Gruppo di Studio ha impostato i lavori mediante la redazione di un provvedimento unico, generale, esaustivo e completo, emesso in attuazione dei principi di imparzialità, partecipazione, pubblicità, sanciti dalla legge n. 241/90, sulla base dei criteri vincolanti posti dal decreto ministeriale n. 132/2001, attraverso un rigoroso esame, sia della normativa di settore, sia della prassi mercantile salernitana.

Gli esperti hanno svolto alcuni preliminari approfondimenti, soppe-
rendo alle lacune presenti nella normativa *de qua*, e alle difficoltà interpretative determinate dalla stessa terminologia, utilizzata dal legislatore.

Preliminarmente, gli esperti hanno posto in essere un'attività di carattere ricognitivo, al fine di accertare quali fossero i "servizi portuali" necessari, ed eserciti nello scalo salernitano, tenuto conto delle esigenze operative del porto e di quelle delle imprese autorizzate ed operanti, nonché delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale, come stabilito nel d.m. n. 132/2001 (art. 2, comma quinto, cit. d.m.). Contemporaneamente, essi hanno dovuto affrontare la "annosa" questione della riconducibilità, o meno, di una determinata attività imprenditoriale, svolta concretamente in ambito portuale, ad una delle varie categorie distintamente regolate dal codice della navigazione e dalla legge n. 84/94. Tutto ciò, al fine di stabilire quale attività portuale potesse essere positivamente ed effettivamente qualificata "servizio portuale", ai sensi dell'art. 16, n. l. 84/94, come modificato dalla novella n. 186/2000, e del relativo regolamento di attuazione n. 132/2001, e, quindi, individuata ed ammessa come tale nello scalo portuale salernitano, e sottoposta al previsto regime giuridico⁴².

Come è noto, in materia di "servizi portuali", la prima difficoltà è data proprio dall'espressione scelta dal legislatore, in quanto la locuzione "servizi portuali", già di per sé, può creare pericolose confusioni concettuali, sotto il profilo sia pratico che sistematico⁴³.

Nella prassi marittima internazionale, infatti, il sintagma "servizi portuali" ha da sempre indicato un complesso di attività portuali eterogenee, unificabili in base al criterio della comune funzione di essere di ausilio alla navigazione ed ai traffici marittimi⁴⁴.

42 Si tratta di un'operazione molto complessa che il Gruppo di Studio ha svolto in modo estremamente pertinente, superando le difficoltà determinate dall'assenza di criteri uniformi nell'individuazione dei "servizi portuali" e, quindi, delle singole operazioni portuali. Gli stessi Giudici amministrativi sono stati chiamati più volte a pronunciarsi sulla riconducibilità, o meno, di una data attività portuale in una delle diverse categorie giuridiche fissate dalla l. n. 84/94; cfr., sul punto, T.A.R. Friuli Venezia Giulia, 27-07-2001, in: "Il Diritto Marittimo", Genova, 2002, p. 1032 e ss., cit.; cfr. T.A.R. Lazio, 24-12-2003, in: "Il Diritto Marittimo", 2004, p. 543 e ss., con nota di Brignardello, *Operazioni portuali e "servizi portuali": alcune riflessioni sull'attuale disciplina*.

43 Cfr. Camarda, *Osservazioni sul nuovo regime giuridico dei servizi portuali*, in: "Il Diritto Marittimo", Genova, 2002, p. 1101 e ss.

La stessa proposta di Direttiva del Parlamento e del Consiglio dell'UE, sull'accesso al mercato dei servizi portuali (c.d. Direttiva per la liberalizzazione dei porti), presentata dalla Commissione europea nel febbraio 2001, e rinnovata in guisa sostanzialmente simile nell'ottobre 2004⁴⁵, facendo riferimento ai "servizi portuali", indicati nell'allegato, prestati all'interno di un'area portuale agli utilizzatori del porto, ha introdotto una nozione ampia degli stessi (nei porti della Comunità che hanno un traffico internazionale), intesi come **"servizi commerciali che vengono, di norma, prestati a titolo oneroso in un porto"**. Tale nozione ricomprende, infatti, le seguenti categorie: 1) i servizi tecnico-nautici; 2) i servizi attinenti alla movimentazione delle merci; 3) i servizi relativi al servizio passeggeri.

Onde, se in precedenza, in base al codice della navigazione del 1942, "i servizi portuali" potevano ermeneuticamente ritenersi suddivisi nelle due fondamentali categorie di "servizi forniti alle merci" e di "servizi forniti alle navi", con la riforma portuale e le sue successive modificazioni ed integrazioni, la prima categoria si è notevolmente ampliata. Difatti,

44 Sul punto, cfr. Corbino, *Situazione e prospettive dei servizi portuali nell'armonizzazione comunitaria*, in: "Trasporti", n. 64, Mucchi Editore, Modena, 1994, p. 33 e ss. L'illustre Autore evidenzia come il Rapporto di un'indagine sulla situazione dei principali porti marittimi della Comunità, elaborato nel 1986 dal Gruppo di lavoro "Porti di mare" della Commissione delle Comunità Europee, distinguesse i servizi portuali in:

a. *servizi forniti alle navi*, includenti lo scarico della zavorra, il degrassaggio, le riparazioni navali, il carenaggio, l'attività di raccomandazione, i noleggi marittimi, gli approvvigionamenti di bordo, il *bunkeraggio*, il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio;

b. *servizi relativi alle merci*, comprendenti la movimentazione ed il deposito delle merci in transito ed altre operazioni complementari;

c. *servizi di interesse generale*, ossia vari servizi pubblici, dei quali alcuni sono tipici dei porti ed involgono l'esercizio di funzioni amministrative (come i servizi di sicurezza e di polizia, il controllo sanitario portuale, il controllo dell'inquinamento marino, il servizio antincendi, ecc.); altri, invece (come la somministrazione di energia elettrica e di acqua, il servizio telefonico, il *telex*), interessano l'intera collettività e per essi non ha rilevanza il luogo in cui sono erogati.

45 Come è noto, la proposta di Direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali (prima versione), presentata nel 2001 dalla Commissione CE al Parlamento europeo ed al Consiglio dell'Unione europea, ed elaborata dall'allora Commissario ai trasporti, Lojola de Palacio, è stata bocciata dall'Europarlamento nel novembre del 2003. Una successiva proposta di Direttiva europea sull'accesso al mercato dei servizi portuali (seconda versione), molto simile alla prima, denominata *Port Package 2*, è stata presentata dalla Commissione Barroso nell'ottobre 2004. Questo secondo progetto, esaminato dal Parlamento europeo il 18 gennaio 2006, è stato nuovamente respinto, in quanto ritenuto da molti incapace di apportare un reale miglioramento economico e sociale alla portualità europea. La Direttiva in oggetto, volta a stabilire regole uniche per tutti i paesi membri dell'UE, a favore della liberalizzazione dei servizi portuali, interveniva principalmente sull'autoproduzione dei servizi (il c.d. *self handling*), sulla concorrenza interna ai porti ed ai sistemi portuali, situati nel territorio UE ed aventi un determinato volume di traffico merci e/o passeggeri, sulla durata delle concessioni demaniali marittimo-portuali rilasciande e rilasciate, e sugli interventi statali.

nell'ambito dei "servizi forniti alle merci", il legislatore speciale ha introdotto sia i "servizi portuali prestati all'utenza", previsti ex art. 6, comma primo, lett. b) e c), l. n. 84/94, sia la nuova, distinta, e autonoma categoria di attività, denominata, appunto, "servizi portuali", configurati dall'art. 2, l. n. 186/2000.

Pertanto, il sintagma "servizi portuali" non può essere più utilizzato – come avveniva, invece, in precedenza, nell'ordinamento giuridico portuale italiano – per indicare genericamente tutte le attività imprenditoriali svolte in ambito portuale, ovvero in relazione ad un'attività tipologicamente diversa da quella introdotta dalla l. n. 186/2000 (quale, ad esempio, quella costituita dai servizi ex art. 6, comma primo, l. n. 84/94, o quella rappresentata dai servizi tecnico-nautici, rispetto alla nuova categoria dei "servizi portuali", ex legge n. 186/2000)⁴⁶.

Secondo la costruzione fornita dal legislatore nella formulazione prescelta, i "servizi portuali" si interconnettono necessariamente con le "operazioni portuali", consistendo nelle prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni stesse⁴⁷. Dunque, alle difficoltà concrete di qualificare, o no, una determinata attività portuale come "operazione portuale", si è aggiunta quella di individuare quali attività, svolte in ambito portuale, debbano rientrare nella categoria delle medesime "operazioni portuali", ovvero in quella dei "servizi portuali"⁴⁸.

Purtroppo, né in sede legislativa, né in quella regolamentare, è stata fornita una elencazione, seppure esemplificativa, di questa innovativa categoria di attività portuali: si è preferito definire genericamente i "servizi portuali" come le attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali, da rendersi su richiesta dei soggetti autorizzati allo svolgimento, anche in autoproduzione, delle operazioni portuali (art. 2, comma primo, d.m. n. 132/2001).

Per l'individuazione e l'ammissione di un "servizio portuale", si richiede, quindi, quale requisito indefettibile, il "carattere specialistico" della prestazione, determinato, altresì, dalla particolare competenza tecnica del fornitore, rappresentata anche dalla disponibilità di attrezzature

46 Camarda, cit.

47 *Ibidem*. L'Autore evidenzia come l'inserimento dei servizi portuali (individuabili, ex lege, o con singoli atti amministrativi in relazione ai vari porti) nell'unico più ampio *genus* delle operazioni portuali avrebbe potuto costituire un'alternativa non priva di pregi, specie sotto l'aspetto della certezza del diritto.

48 Oltre al fatto che spesso i regolamenti locali di attuazione del d.m. n. 132/2001, emanati dalle singole Autorità Portuali, pur inserendo una data attività portuale in una specifica categoria, ai sensi della l. n. 84/94, la definiscono con espressioni talmente generiche da provocare successivamente dubbi di ordine interpretativo relativamente all'identificazione stessa del suo esatto contenuto (cfr. Brignardello, *Operazioni portuali e servizi portuali*, cit., p. 548).

e/o macchinari specificamente dedicati alla fornitura del servizio (art. 2, comma terzo, cit. d.m.).

Il carattere complementare ed accessorio ineribile alle prestazioni, configurabili come “servizi portuali”, è costituito dalla circostanza che, pur trattandosi di attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali, esse pur debbano essere funzionali al proficuo svolgimento del ciclo stesso: esse contribuiscono, così, a migliorarne la qualità, anche in termini di produttività, di celerità, e di snellezza, dovendo risultare, altresì, necessarie per eliminare i residui, ed ogni perniciosità inficiativa delle attività del ciclo (art. 2, comma quarto, cit. d.m.).

Il Gruppo di esperti ha risolto la questione preliminare della competenza soggettiva all’emanazione del “Regolamento” in oggetto, atteso il generico riferimento contenuto nel d.m. n. 132/2001, attraverso lo studio della normativa di settore, ed un’interpretazione logico-sistematica della stessa (art. 9, comma terzo, lett. f); combinato disposto dell’art. 8, comma terzo, lett. i), e dell’art. 16, comma secondo, l. n. 84/94; legge n. 186/2000). In tal modo si è giunti alla conferma della competenza piena ed esclusiva del Presidente dell’Autorità Portuale.

Successivamente, previo ulteriore approfondimento della normativa di riferimento, il Gruppo di esperti ha avviato una rigorosa e puntuale analisi empirica dettagliata di tutte le attività portuali intese in senso lato, che si svolgono nel porto commerciale di Salerno. In tal senso, è stata adottata una metodologia empirico-giuridica *ad excludendum*, al fine di poter decisamente definire ciò che realmente possa definirsi “servizio portuale”, senza incorrere in eccessi terminologici, tali da poter generare ambiguità tra fenomeni sostanzialmente distinti, e, cioè, tra “servizi” ed “operazioni portuali”; tra “servizi” e “prestazioni di lavoro” ex art. 17, l. n. 84/94; tra “servizi” ed “attività libere ed innominate”, anche se vigilate, ai sensi dell’art. 68, c. nav.

In esecuzione della descritta operazione tecnico-giuridica, sono stati posti, quali limiti esterni alla definizione di “servizi portuali”, i seguenti principi generali, enucleati induttivamente dalla normativa di settore e dalla prassi marittima salernitana:

1. *l’attività dei “servizi portuali” non può ricondursi, anche se come unico segmento, nel novero delle singole operazioni portuali definite dall’art. 16, comma primo, legge n. 84/94⁴⁹;*
2. *l’attività di “servizi portuali” non deve essere svolta come mera prestazione di manodopera, senza autonomia organizzativa e di comando dell’impresa che svolge il servizio;*

49 Prima dell’emanazione del d.m. n. 132/2001, diretto a porre i criteri vincolanti, a cui le Pubbliche Amministrazioni Marittime avrebbero dovuto attenersi nell’emanazione dei ri-

3. l'attività di "servizi portuali" non può ricondursi ad attività intimamente connesse e costitutive, quali necessario corollario, delle operazioni portuali⁵⁰;
4. l'attività di "servizi portuali" deve rientrare sostanzialmente nel novero delle attività tecnico-commerciali⁵¹.

Di qui, è stata avviata l'analisi per stabilire quali attività portuali – necessarie sulla base delle esigenze operative del porto o delle imprese autorizzate ed operanti, nonché delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale (ex art. 2, comma quinto, cit. d.m.) – debbano essere individuate ed ammesse come "servizi portuali" nell'ambito dello scalo commerciale salernitano.

Si è preferito, però, individuare, dapprima, **le attività imprenditoriali NON riconducibili ai "servizi portuali"**, mediante un esame rigoroso della natura giuridica delle stesse. Si è acclusa, così, una motivazione esautiva, in merito alle specifiche ragioni relative alla esclusione di ciascuna attività sottoelencata dalla categoria in oggetto (cfr. doc. 1)⁵²:

1. **il rizzaggio e il derizzaggio**: esse sono ritenute dal Gruppo di Studio attività indispensabili alla movimentazione merci, da ricomprendere nel concetto di operazione portuale, di cui costituiscono rispettivamente l'ultima e la prima fase;
2. **il trasporto merci su camion**: a) il trasporto di merci dall'esterno del

spettivi regolamenti, la dottrina aveva più volte sollevato la questione, se i "servizi portuali" dovessero rientrare, o meno, nell'ambito del ciclo completo delle operazioni portuali, e identificarsi, o meno, con segmenti delle stesse. L'Autorità Portuale di Salerno, nell'ambito della complessa applicazione della riforma portuale, è stata una delle pochissime Amministrazioni Marittime ad aver affrontato specificamente la rilevante questione in oggetto. Al fine di aggirare l'ostacolo, derivante dall'estrema difficoltà di individuare un netto confine tra attività interne od esterne al ciclo delle operazioni portuali, la maggior parte delle Autorità Portuali non ha preso posizione al riguardo, limitandosi ad individuare le attività rientranti nella fattispecie dei "servizi portuali"; (cfr. sul punto, Brignardello, *Operazioni portuali e servizi portuali*, cit., pp. 545–546; Munari, *Assetti e modelli organizzativi delle operazioni portuali e dei servizi*, cit.; Maresca, *La regolazione dei porti tra diritto interno e comunitario*, Giappichelli, Torino, 2001, p. 89).

50 Il Gruppo di Studio ha, così, inteso precisare, nell'ambito di questa attenta e ponderata organizzazione razionale della fenomenologia giuridica sostanziale portuale salernitana, come, ad esempio, l'attività necessaria della pulizia delle banchine utilizzate per il carico e lo scarico delle merci sia un'attività propria delle operazioni portuali, che non presenta i caratteri espressamente richiesti (di specializzazione, di complementarità ed accessorietà) per la prestazione definita "servizio portuale".

51 La categoria dei "servizi portuali", introdotta dalla novella contenuta nella legge n. 186/2000, rientra esclusivamente nell'ambito della classe più ampia dei "servizi resi alla merce", che si contrappone a quella già citata dei "servizi tecnico-nautici", resi specificamente alla nave, e solo indirettamente alla merce, diretti ad assicurare la sicurezza della navigazione.

52 Per una esaustiva lettura dei relativi contenuti, si rinvia al testo integrale del "Regolamento" allegato (doc. 1).

porto al *terminal* portuale o alla banchina di deposito per il successivo imbarco e viceversa, costituisce attività riconducibile all'art. 68, c. nav., in quanto è inerente ad un segmento della intermodalità, distinto dal servizio o operazione portuale; b) il trasporto delle merci da una nave ad un'altra nave o a *terminal* e banchina di deposito e viceversa, in quanto avviene interamente in ambito portuale, rientra tra le operazioni portuali;

3. **la pulizia:** la pulizia delle banchine dai residui delle operazioni di sbarco o imbarco è parte integrante dell'operazione portuale. Essa costituisce un obbligo per l'impresa portuale, che può anche avvalersi di un'impresa appositamente autorizzata. Nel caso in cui detta attività venga svolta da un terzo si tratterebbe di "attività vigilata", ai sensi dell'art. 68, c. nav.;
4. **il riempimento e svuotamento dei contenitori:** poiché tali attività sono riconducibili al concetto di movimentazione di merci nell'ambito portuale, esse rientrano nella definizione di operazione portuale ex art. 16, l. n. 84/94;
5. **la smarcatura delle merci:** questa prestazione è ritenuta una modalità esplicativa delle operazioni di imbarco e sbarco della merce, di cui costituisce parte integrante;
6. **l'assistenza alle verifiche doganali, assicurative e giudiziarie sulle merci:** poiché si tratta di prestazioni precipuamente connesse con attività di carattere istituzionale, esse devono rientrare tra le attività disciplinate dall'art. 68, c. nav.

Sulla scorta delle precedenti operazioni tecnico-giuridiche, e sempre sulla base dei criteri vincolanti posti dal decreto ministeriale in materia, e della attenta osservazione della prassi portuale locale, gli esperti hanno individuato e circoscritto, con esauriente motivazione, i "servizi portuali" da effettuarsi nel porto commerciale di Salerno.

I "servizi portuali" in questione sono stati, così, ammessi e formalizzati con l'Ordinanza presidenziale N°10/01, e, successivamente, con l'Ordinanza presidenziale N°03/04, sostanzialmente identica alla precedente.

Le attività riconducibili ai "servizi portuali" ammessi nel porto commerciale di Salerno sono le seguenti:

1. **l'imballaggio, il disimballaggio e la connessa cernita delle merci:** queste prestazioni integrano "servizi portuali" soltanto quando non sono effettuate sottobordo (in tal caso, rientrano, invece, tra le operazioni portuali), e sono espletate successivamente al ciclo delle operazioni portuali. Queste attività risultano necessarie nella fase di consegna della merce al ricevitore, al fine di conseguire proficuità e celerità, oltre che a garantire un migliore utilizzo delle banchine;
2. **la pesatura delle merci:** è stata identificata come un'attività prope-

deutica alla caricazione, e successiva alla scaricazione delle merci, delle quali costituisce un elemento accessorio e sussidiario, ai fini del controllo dell'esattezza dei documenti accompagnatori, onde garantire la rapidità delle precedenti/successive operazioni portuali;

3. **la riparazione e manutenzione dei contenitori:** è stata qualificata come un'attività manutentiva generale, che facilita e accelera il ciclo delle operazioni portuali, riducendo i tempi morti, garantendo un immediato utilizzo dei *containers* danneggiati;
4. **la pulizia e lavaggio dei contenitori:** si tratta di un'attività propeutica al ciclo delle operazioni portuali, poiché rende possibile il pronto riutilizzo dei contenitori;
5. **Il controllo qualità delle merci:** si tratta di un'attività diretta a verificare la condizione e lo stato di conservazione delle merci, al fine di consentirne il rapido smistamento ed il conseguente sgombero delle banchine.

Nel "Regolamento" redatto e formalizzato sono stati stabiliti anche i requisiti di ordine tecnico ed organizzativo necessari allo svolgimento dei "servizi portuali", il numero massimo delle autorizzazioni, nonché il termine perentorio entro cui presentare le domande, e la fissazione di un canone annuale (la cui entità è rimessa alle conclusioni dell'omologo Gruppo di Studio, la cui proposta di Regolamento è stata approvata e formalizzata dal Comitato Portuale, con Delibera n. 17 del 17/12/2002).

Difatti, l'art. 16, l. n. 84/94, così come modificato dalla novella n. 186/2000, ed il d.m. n. 132/2001, sottopongono i "servizi portuali" ad una disciplina analoga, anche se distinta, a quella stabilita per le operazioni portuali⁵³.

Ognun vede come il Gruppo di esperti abbia studiato attentamente la complicata materia *de qua*, e sia giunto a conclusioni molto rilevanti, anche in riferimento ai principali interrogativi posti dalla dottrina in materia, rispetto alle formulazioni spesso generiche del legislatore.

53 L'esercizio dell'attività imprenditoriale, che integra un "servizio portuale", è soggetta ad autorizzazione dell'Autorità Portuale, che viene rilasciata all'impresa richiedente in seguito allo svolgimento di un'apposita istruttoria, diretta a verificare il possesso dei requisiti necessari, da individuarsi in quelli indicati nell'art. 16, comma quarto, l. n. 84/94, nel d.m. n. 132/2001, nel regolamento locale predisposto dal singolo Ente, e, per analogia, nel d.m. n. 595 del 1995, relativo al rilascio, alla sospensione ed alla revoca delle autorizzazioni per l'esercizio delle operazioni portuali. In particolare, l'Autorità competente deve tener conto della rispondenza dell'organizzazione del soggetto istante all'attività che intende svolgere, nonché del rispetto, da parte dello stesso, della normativa relativa alla sicurezza dei lavoratori. A parità di condizioni, in caso di più domande, è da preferire il soggetto che offra il servizio a condizioni più favorevoli per l'utente (art. 3, comma terzo, d.m. n. 132/2001). Le imprese autorizzate sono iscritte in appositi registri, distinti da quelli previsti per l'esercizio delle operazioni portuali, tenuti dall'Autorità Portuale, e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinata dalla medesima Autorità (art. 16, comma secondo, parte finale, legge n. 84/94).

Attraverso l'osservazione dell'esperienza giuridica salernitana e delle prassi consolidate, il Gruppo di esperti ha precisato: 1) che i "servizi portuali", individuati ed all'uopo istituiti, devono rappresentare attività esterne, e non interne, al ciclo delle operazioni stesse; 2) che un medesimo soggetto può ottenere il rilascio di distinte autorizzazioni, e, quindi, espletare, per conto proprio o di terzi, prestazioni che integrano sia operazioni portuali, sia "servizi portuali"; 3) che i "servizi portuali" possono essere erogati a favore di imprese portuali, di terminalisti e di armatori che autoproducono le operazioni portuali stesse (nonostante questa sia un'evenienza che non contrassegna l'esperienza marittima salernitana); 4) che, nel caso in cui si verifichi un sensibile calo della domanda di un "servizio portuale" ammesso, la Pubblica Amministrazione Marittima possa esercitare **un potere di revoca, mediante l'inserimento nel provvedimento autorizzatorio di una clausola di revisione annuale, da esercitare prima della scadenza dei termini di presentazione delle domande di autorizzazione, anche al fine della determinazione del numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili per ciascun servizio portuale nello scalo salernitano.**

Il Regolamento di dettaglio elaborato dal Gruppo di Studio contempla i requisiti di cui l'impresa portuale richiedente debba essere dotata, da dimostrare mediante il deposito di idonea documentazione, al fine di ottenere il correlativo provvedimento autorizzatorio. I requisiti identificati e richiesti sono i seguenti:

- organico adeguato al servizio che si intende svolgere e dotato di idonei titoli professionali;
- idonee attrezzature;
- adeguato e rilevante programma operativo;
- esperienza pregressa in attività similari.

Il Regolamento stabilisce, altresì, il termine perentorio entro il quale gli operatori devono presentare la domanda e le relative modalità.

In particolare, viene indicata, in modo puntuale e dettagliato, la documentazione che essi devono depositare, unitamente alla domanda, affinché la Pubblica Amministrazione Marittima possa accertare il possesso dei requisiti stabiliti dall'art. 16, n. l. 84/94, e specificamente enucleati dall'art. 2 del Regolamento locale (art. 3, Regolamento locale).

Tra questi requisiti, vi è quello che esige che l'attività costituente "servizio portuale" sia, formalmente ed in concreto, oggetto specifico, anche se non esclusivo, dell'impresa istante, e che quest'ultima sia dotata di particolari tecnologie, indispensabili per la realizzazione del carattere specialistico del servizio portuale medesimo.

Nell'ambito dell'art. 4 del Regolamento locale, vengono fissati i criteri di valutazione delle domande presentate. L'Autorità Portuale, infatti, nel rilasciare l'autorizzazione all'espletamento di "servizi portuali", deve determinare annualmente, sentita la Commissione Consultiva Locale,

il numero massimo di autorizzazioni da assentire per ciascun “servizio portuale”, assicurando la più ampia concorrenza.

Le istanze presentate da imprese che risultino in possesso dei requisiti indicati “sono raggruppate in tre fasce di merito, in relazione sia alla maggiore o minore rispondenza tra organizzazione dell’impresa stessa e “servizio portuale” che si intende svolgere, che della esperienza pregressa in attività similare”. Nel caso in cui debba essere operata una successiva comparazione, anche in riferimento al numero massimo di autorizzazioni stabilito per ciascun “servizio portuale”, il **criterio di preferenza finale** è individuato nei contenuti delle tariffe applicate nei confronti degli utenti: a parità di condizioni sarà preferita quella impresa che offra il servizio a condizioni di costo più favorevoli per l’utenza (cfr. art. 4, Regolamento locale).

Ai sensi dell’art. 6 del Regolamento locale, l’autorizzazione deve essere rilasciata dal Presidente dell’Autorità Portuale, **per un periodo di 12 mesi (coincidenti con l’anno solare)**, sentita la Commissione Consultiva Locale ed il Comitato Portuale, previa presentazione della indicata documentazione, e del versamento del canone e della cauzione. In particolare, la cauzione deve essere prestata a garanzia degli obblighi assunti con l’autorizzazione, deve essere corrispondente al doppio del canone minimo, e può prestarsi sotto forma di:

1. deposito in numerario infruttifero;
2. polizza cauzionale bancaria o assicurativa⁵⁴.

L’Autorità Portuale annualmente ridetermina la tipologia dei “servizi portuali” da individuare ed istituire nel porto commerciale di Salerno, e, per ciascun servizio, il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare per conto proprio o di terzi (art. 7, Regolamento locale).

54 La polizza cauzionale, bancaria o assicurativa, deve avere i seguenti requisiti:

- sottoscrizione del rappresentate dell’Ente Fideiussore, autenticata dal notaio, con l’ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
- espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
- validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell’Autorità.

B. GRUPPO DI STUDIO PER LA REDAZIONE DEL REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA COORDINATA DEL:

- RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI EX ART. 16, LEGGE N. 84/94, PER L'ESPLETAMENTO DELLE OPERAZIONI PORTUALI NEL PORTO DI SALERNO, DI DURATA NON SUPERIORE AL QUADRIENNIO.
- RILASCIO DELLE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME EX ART. 18, LEGGE N.84/94 NEL PORTO DI SALERNO, DI DURATA NON SUPERIORE AL QUADRIENNIO (DOC. 2)
- ORDINANZA N°08/2003

FONTI NORMATIVE:

codice della navigazione: art. 36 e ss.;

legge n. 84/94, di "riordino della legislazione in materia portuale", e, in particolare, gli artt. 6, 8, 14, 16 e 18.

Come già esplicitato, il Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno, avv. Fulvio Bonavitacola, ha istituito alcuni Gruppi di Studio, per predisporre determinati "Regolamenti" locali, non solo nei casi in cui la redazione di questi atti da parte dell'Ente Portuale è stata prevista espressamente dalla legislazione speciale di settore (in materia di servizi portuali e di fornitura di lavoro temporaneo), ma anche quando questa metodologia giuridica è stata ritenuta necessaria ed opportuna. Tutto ciò, al fine primario, sia di fornire essenziali delucidazioni agli operatori portuali, in ordine alla interpretazione della complessa disciplina vigente, e sia di emanare norme di dettaglio che regolassero specificamente la realtà portuale salernitana, in relazione agli istituti più rilevanti, anche alla luce delle prassi consolidate, e delle peculiari esigenze operative e commerciali dello scalo *de quo*.

In tale contesto, assume precipua rilevanza **lo strumento regolamentare** – frutto di un approfondito studio degli istituti relativi e delle problematiche connesse – elaborato dal Gruppo di Studio di riferimento (nelle more dell'emanazione del Regolamento ministeriale di attuazione dell'art. 18, l. n. 84/94, tuttora non formalizzato dagli Organi competenti), **avente ad oggetto "il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni nel porto commerciale di Salerno, ex artt. 16 e 18, l. n. 84/94"**.

Si tratta di un "**Regolamento**" **locale** complesso ed ottimamente articolato, volto a scorporare, limitatamente al porto commerciale di Salerno, l'insieme normativo dei principi e delle regole relativi alle modalità di rilascio, sia delle autorizzazioni *ex art. 16*, l. n. 84/94, sia delle concessioni *ex art. 18*, cit. l., discipline queste, *ab origine*, strettamente connesse.

L'Autorità Portuale di Salerno, infatti, attraverso l'ausilio di studiosi competenti, ha ritenuto necessario predisporre, su basi scientifiche, **un apposito strumento normativo "locale"**, nell'ambito di questa materia, anche al fine di conseguire un altro fondamentale obiettivo: quello secondo cui, nel quadro dei principi, delle regole, e delle procedure previsti, e

delle prassi portuali vigenti nell'ordinamento giuridico di riferimento, questo atto valesse quale guida imparziale, obiettiva e trasparente, per l'esercizio del potere amministrativo, e, segnatamente, per l'esercizio discrezionale del **"potere di scelta"**, che necessariamente inerisce all'Autorità Portuale in oggetto nella gestione del porto commerciale di Salerno.

Pertanto, con Ordinanza N°08/2003, il Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno, in conformità alla Delibera del Comitato Portuale n. 13 del 31/03/03, ha approvato e reso esecutivo il *"Regolamento" per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16, legge 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio; del rilascio delle concessioni demaniali marittime ex art. 18, legge 84/94, nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio*, che rappresenta uno dei principali atti regolamentari redatti ed emanati dalla Pubblica Amministrazione Marittima di Salerno.

L'Ordinanza N°08/2003, all'art. 2), precisa che *"Per quanto non espressamente previsto dal "Regolamento..."*, si fa riferimento al Codice della Navigazione, alla legge 84/94, ai relativi atti attuativi e all'Ordinanza n°7 del 29.10.2001, di questa Autorità Portuale"; all'art. 5), statuisce che *"Sono abrogate le precedenti disposizioni emanate dalla Capitaneria di Porto di Salerno e/o da questa Autorità Portuale che siano tutto o in parte in contrasto con la presente Ordinanza e con il relativo Regolamento"*; e, all' art. 4, si fa *"obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare il regolamento di cui alla presente Ordinanza"*⁵⁵.

In via preliminare, il Gruppo di esperti ha voluto individuare e definire **i criteri generali di disciplina della materia**, e scolpire l'oggetto del *"Regolamento"* in base ai seguenti lineamenti.

55 Come già precisato, il presente Regolamento adempie anche alla funzione di fornire alle imprese interessate le informazioni necessarie per la presentazione delle istanze, sia di quelle dirette all'ottenimento delle autorizzazioni per l'esercizio d'impresa nel porto di Salerno per l'anno 2003, sia di quelle concessorie, scadute in data 31/12/2002; in tal modo, evitando qualsivoglia equivoco interpretativo ed applicativo, presupposto di eventuali contenziosi giudiziari. Risulta manifesto come siffatta regolamentazione varrà anche per il futuro, salvo eventuali ed opportuni interventi modificativi e correttivi che la Pubblica Amministrazione Marittima riterrà di apportare alla disciplina locale *de qua*. Difatti, poiché l'Autorità Portuale, come già esplicitato, si è insediata nel giugno 2000, la Pubblica Amministrazione Marittima, in attesa di emanare uno strumento regolamentare locale (anche nelle more della formalizzazione del Regolamento ministeriale ex art. 18, l. n. 84/94, che tuttora non è avvenuta, e, probabilmente, oramai, non si verificherà) ha ritenuto di non rinnovare le autorizzazioni e le concessioni in scadenza, se non in via esclusivamente temporanea, azzerando le medesime fino all'emanazione dell'atto normativo in oggetto, ed in base ai termini e alle modalità di presentazione delle domande ivi indicati, sulla stregua dei quali gli operatori hanno successivamente presentato le proprie istanze. Il citato Regolamento è stato successivamente integrato da quello approvato e reso esecutivo con Ordinanza N°02/04, in data 20/01/2004, relativo alla disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16, l. n. 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio, per il 2004, e relative **"domande integrative"**.

I lavori sono iniziati con l'approfondimento rigoroso della normativa primaria (artt. 16 e 18, l. n. 84/94), della normativa secondaria (d.m. n. 585/95, quest'ultima particolarmente chiara e dettagliata), e, nel contempo, con l'analisi dei contenuti posti negli atti di pianificazione, formalizzati dall'Autorità Portuale di Salerno, e, cioè, nel **Piano Regolatore Portuale**, nel **Piano Operativo Triennale**, e nel **Piano di Riparto** dell'ambito portuale. Proprio quest'ultimo, in particolare, rappresenta un documento fondamentale per la regolamentazione dello scalo salernitano e la razionalizzazione delle aree portuali, poiché illustra la ripartizione formale ed effettiva dell'ambito portuale in aree destinate a **tipologie omogenee di traffico** (cfr., doc. 2, art. 2, lett. f)).

In tale contesto, è stata introdotta anche la nozione di "*Tipologia omogenea di traffico*" (cfr., doc. 2, art. 2, lett. K), quale *settore merceologico oggetto di attività portuale costituito dai prodotti aventi natura omogenea e medesima destinazione commerciale e/o industriale*. Tali prodotti sono stati individuati nelle tipologie di "Rotabile"⁵⁶; "Merce Varia"; "Contenitori"; "Autostrade del Mare"⁵⁷, relativamente alle operazioni portuali consentite ed individuate nel carico/scarico (segmento A), nella movimentazione (segmento B), e nella attività di deposito in *terminal*, o in aree a rotazione⁵⁸.

Per il vero, l'Autorità Portuale di Salerno, condividendo l'esigenza manifestata dagli operatori portuali, consistente nella necessità di attualizzare in tempi brevi la razionalizzazione delle aree portuali per tipologie merceologiche⁵⁹, ha predisposto e formalizzato, mediante idonea appro-

56 Nel settore merceologico dei rotabili sono comprese anche le operazioni di imbarco e sbarco di merci varie unitizzate o containerizzate su/da navi Ro/Ro con mezzi rotabili (ad es. mafi, ecc.).

57 Ognun sa che il "*Piano Generale dei Trasporti e della logistica*", approvato nel gennaio 2001, pone in primaria evidenza il progetto di sviluppo delle "Autostrade del Mare", in attuazione dei principi fondamentali della politica comunitaria dei trasporti, essenzialmente fondata sul potenziamento delle Autostrade del Mare e dello *Short Sea Shipping*. Nella segnata prospettiva, lo scalo di Salerno rappresenta uno dei principali terminali italiani di linee Ro-Ro di Autostrade del Mare e di *Short Sea Shipping*, con un'offerta di servizi sempre più ricca e qualificata (cfr. Autorità Portuale di Salerno, *Piano Operativo Triennale 2002-2004*, p. 24).

58 Per "movimentazione delle merci in ambito portuale" - c.d. segmento "B" - si intende il trasferimento delle merci da una banchina operativa o da un piazzale (o *Terminal*, o area detenuta in virtù di autorizzazione ex art. 50, c. nav.), ad un'altra banchina operativa o ad un altro piazzale. Rientra, invece, nelle attività di cui al segmento "A" - carico/scarico - il trasferimento delle merci esclusivamente all'interno delle aree classificate "operative" dalle vigenti ordinanze, purché la nave da caricare/scaricare sia attraccata ad ormeggio ricadente su banchina operativa prospiciente il piazzale (o il *Terminal* o l'area detenuta in virtù di autorizzazione ex art. 50, c. nav.) di origine o destinazione delle merci imbarcate o sbarcate.

59 La forte esigenza di procedere ad una razionalizzazione delle aree portuali del porto *de quo*, sulla base dell'identificazione delle tipologie merceologiche di riferimento, deriva principalmente dalla scarsità di spazi portuali disponibili, rispetto allo sviluppo dei fronti di

vazione da parte del Comitato Portuale nel luglio 2001, il “Piano di riassetto della viabilità portuale ed ambiti operativi omogenei”. Questo strumento è stato successivamente correlato ad un “Piano degli accosti”, redatto congiuntamente dall’Autorità Portuale e dall’Autorità Marittima⁶⁰, al fine di disciplinare, con gradualità, l’utilizzo degli ormeggi portuali, aventi una funzione prioritaria, ma connessa, rispetto alla destinazione merceologica delle banchine e delle retrostanti aree portuali. Il “Piano di riassetto della viabilità portuale ed ambiti operativi omogenei” è divenuto operativo nell’agosto-settembre 2001, cosicché le imprese portuali, fin d’allora, hanno modificato la disposizione delle merci sui piazzali secondo le direttive del Piano.

Il Presidente dell’Autorità Portuale, avv. Fulvio Bonavitacola, ha ritenuto opportuno di conferire al Gruppo di Studio l’incarico di predisporre **un atto normativo che regolasse congiuntamente, e in via correlata, la disciplina autorizzatoria ex art. 16, l. n. 84/94, e quella concessoria, ex art. 18, l. n. 84/94, in sintonia con le esigenze concrete manifestate dall’Amministrazione Marittima di Salerno e dagli operatori, e, soprattutto, con il disegno del legislatore speciale della l. n. 84/94.** Difatti, a differenza di quanto risultava dalla normativa codicistica previgente in materia, la legge di riforma ha inteso configurare la qualifica di “impresa portuale” come presupposto indefettibile per richiedere ed ottenere il godimento esclusivo di un’area portuale, e, quindi, per diventare “terminalista”; i requisiti richiesti *ex lege* per ottenere i provvedimenti autorizzatori e concessori sono in parte i medesimi; come pure i relativi piani di impresa (Programma operativo/Programma di attività), che l’istante deve fornire all’Autorità amministrativa, devono essere speculari e coordinati.

Inoltre, è stato ritenuto opportuno circoscrivere l’oggetto dello strumento regolamentare **alle autorizzazioni ed alle concessioni aventi una**

accosto. Si aggiunga a ciò il fatto che l’evoluzione tecnologica dei trasporti marittimi, esigendo la massima efficienza e speditezza delle operazioni portuali, al fine di ridurre i costi derivanti dall’immobilizzazione del bene nave in porto, e, quindi, il costo globale del trasporto marittimo, richiede spazi portuali sempre più ampi per le attrezzature necessarie alla movimentazione delle merci, e per le aree di deposito. Per questo motivo, risultando particolarmente intenso lo sfruttamento delle aree disponibili, si è cercato, mediante la suddetta razionalizzazione, di sfruttare al meglio la capacità recettiva delle stesse, contrassegnate da indici di utilizzazione delle superfici elevatissimi. Nonostante la indicata situazione, lo scalo di Salerno ha raggiunto, nel giro di pochi anni, un cospicuo livello nel volume dei traffici e negli *standards* operativi, senza che ciò sia stato correlato ad un incremento degli spazi portuali destinati alle merci (cfr. *Il Piano Operativo Triennale*, cit., p. 31).

60 Nei principali porti italiani, l’Autorità Portuale è sempre posta in essenziale e proficuo coordinamento con le coesistenti Capitanerie di Porto, che dipendono dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e sono amministrazione diretta dello Stato, esercitando soprattutto le funzioni fondamentali di sicurezza, di polizia, di disciplina e di controllo dei servizi tecnico-nautici. Nei porti in cui l’Autorità Portuale non è istituita, la Capitaneria di Porto, che è invece sempre presente, esercita in via esclusiva l’amministrazione, ai sensi dell’art. 30, c. nav., e della l. n. 84/94.

durata non superiore al quadriennio. Questi atti amministrativi, infatti, aventi una durata raccorciata, richiedono un ciclo procedurale più snello, semplice ed accelerato; impongono agli operatori portuali un piano di impresa più limitato, sotto il profilo temporale e contenutistico, che non comporta la realizzazione di impianti di difficile sgombero, e che risulta sottoposto ad un controllo più rigoroso ed incisivo da parte dell'Autorità competente: controllo effettuato non solo mediante le verifiche semestrali e/o annuali, ma anche attraverso la possibile sanzione del mancato rinnovo della autorizzazione e/o della concessione, nel caso in cui venga accertata la persistente inosservanza delle condizioni e degli obiettivi indicati nei programmi industriali predisposti⁶¹.

Come già rilevato, il Gruppo di Studio ha inteso definire i **criteri generali di disciplina della materia**, e fissare, così, i **criteri superiori** che devono presiedere al rilascio delle autorizzazioni, per l'esercizio delle attività portuali, qualificate come "operazioni portuali", e delle concessioni demaniali marittime nel porto commerciale di Salerno.

Sulla scorta dei principi introdotti dalle Autorità comunitarie, tali **criteri** devono essere **trasparenti, non discriminatori, obiettivi e proporzionati**⁶², preventivamente conosciuti dagli operatori portuali, volti a realizzare la massima produttività portuale, e ad assicurare, nel contempo, il valore superiore della sicurezza portuale.

In materia di autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali, risultano fondamentali le disposizioni di rango secondario poste negli **artt. 4 e 5, d.m. n. 585/95** ("*Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali*"). Difatti, l'art. 4, cit.d.m., dispone che "*L'autorizzazione è rilasciata dall'Autorità Portuale... con provvedimento motivato previo espletamento di adeguata istruttoria. Sentita la commissione consultiva locale, entro i limiti massimi consentiti per ciascun porto, nel termine di trenta giorni dalla presentazione della*

61 La competenza, relativa al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni ex artt. 16 e 18, l. n. 84/94, di durata non superiore al quadriennio, mette capo al Presidente dell'Autorità Portuale, sentito il Comitato Portuale, ai sensi dell'art. 8, comma 3, lett. i), cit. l.

62 Si veda la proposta di Direttiva comunitaria già citata, e recentemente rigettata dal Parlamento europeo anche nella sua seconda versione, relativa all'accesso al mercato dei servizi portuali. Siffatta proposta prevedeva, tra le varie disposizioni, che gli Stati membri potessero esigere che il prestatore di servizi portuali dovesse munirsi di un'autorizzazione preventiva (par. 1), rilasciata dall'Autorità competente secondo criteri trasparenti, non discriminatori, obiettivi e proporzionati, diretti a verificare le qualifiche professionali del prestatore, la sua solidità finanziaria e l'esistenza di una sufficiente copertura assicurativa, nonché la sicurezza marittima o sicurezza degli impianti, delle attrezzature, delle persone (par. 2). Questi criteri, ai sensi dell'art. 6, par. 4, del progetto citato, sarebbero dovuti essere pubblicizzati, affinché i prestatori dei servizi portuali potessero conoscere, anticipatamente, il procedimento da seguire, per ottenere il rilascio dell'autorizzazione (cfr. Brignardello, *La politica portuale alla luce della nuova proposta di direttiva europea*, in: "Il Diritto Marittimo", Genova, 2001, p. 311 e ss.).

relativa istanza. Essa ha efficacia annuale, a meno che non sia richiesto un periodo più lungo in relazione al programma operativo da attuare od alla concessione rilasciata ai sensi dell'art. 18 citata legge n. 84/94". Inoltre, l'art. 5, cit. d.m., stabilisce, nei seguenti commi, che:

“1. Alla fine di ogni anno, entro il 31 dicembre, l'autorità competente..., 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.

2. Qualora le domande, comprese quelle di rinnovo, che devono essere presentate entro il 1° dicembre di ogni anno, siano superiori al numero massimo di autorizzazioni da rilasciare, l'autorità competente, sentita la commissione consultiva locale, predispone graduatoria degli istanti in possesso dei requisiti di idoneità di cui all'art. 3, **dando priorità alle imprese che possano assicurare un incremento ed una qualificazione dei traffici, nonché, a parità di servizi offerti, condizioni di prezzo più convenienti per gli utenti dei servizi stessi. A parità di condizioni è data priorità alle richieste di rinnovo.**

3. Ogni anno, in occasione dell'esame di nuove domande, deve essere effettuata una ricognizione in ordine alla realizzazione del programma operativo da parte delle imprese autorizzate per un periodo superiore ad un anno. L'accertamento della mancata realizzazione dà luogo alla revoca dell'atto autorizzatorio, senza diritto ad alcuno indennizzo.”

Le disposizioni sopra enunciate sculpiscono le regole che devono presiedere al rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni portuali nei porti italiani. Da esse si attinge la necessità di individuare preventivamente un numero massimo di autorizzazioni, in base alle esigenze operative dello scalo, attesa la inevitabile limitatezza delle aree portuali italiane, fatta salva, comunque, la più ampia concorrenza.

In caso di comparazione tra più domande (**sequenza comparativa nell'ambito della istruttoria del procedimento autorizzatorio**), il decreto ministeriale instaura, dunque, una ben delineata gerarchia di **criteri di preferenza**: il primo, e fondamentale, si fonda sull'attuazione del principio della produttività portuale e di quello sinergico dell'incremento dei traffici (“le imprese che possono assicurare un incremento ed una qualificazione dei traffici”); il secondo si fonda sulla maggiore convenienza delle tariffe offerte dagli operatori agli utenti; il terzo criterio favorisce coloro che, a parità delle precedenti condizioni, presentino richieste di rinnovo.

Come vedremo nel prosieguo del nostro lavoro, questi principi, dettati dal d.m. n. 585/95, sono stati recepiti anche nel “Regolamento” locale. Ma, il Gruppo di esperti ha ulteriormente dissodato la materia, cercando di

fornire, come già cennato, una guida obiettiva, imparziale e trasparente all'azione amministrativa dell'Autorità Portuale.

Infatti, gli esperti, non solo si sono dati carico di individuare i criteri generali e particolari che devono regolare questa materia nel porto di Salerno, ma hanno anche indicato la metodologia scientifica ed il percorso logico e concreto che la Pubblica Amministrazione Marittima deve seguire, per l'attuazione degli individuati principi generali, e per il conseguimento di risultati operativi altamente qualificati⁶³.

Come già rilevato, il nuovo Organismo pubblico, disegnato dalla legge n. 84/94, esercita una fondamentale funzione di regolazione⁶⁴, di pianificazione dell'uso degli spazi portuali, di controllo e di vigilanza sulle attività delle imprese, di programmazione dello sviluppo dei traffici⁶⁵.

In tal senso, giova approfondire i presupposti fondanti del rilascio delle autorizzazioni *ex art.* 16, l. n. 84/94 e delle concessioni *ex art.* 18, cit.l., ed integranti, quindi, i capisaldi propri dell'esercizio del potere amministrativo mettendo capo alla Pubblica Amministrazione Marittima, nelle fattispecie *de quibus*.

Nell'indicato contesto, assume primario rilievo l'esercizio discrezionale del **"potere di scelta"** attribuito, in forza del principio di legalità, alla Pubblica Amministrazione Marittima, nei procedimenti autorizzatori diretti al rilascio delle legittimazioni operative *ex art.* 16, l. n. 84/94, e nei procedimenti concessori di aree portuali, *ex art.* 18, cit. l. Tutto ciò presenta una rilevanza ancora maggiore quando si verte **nella sequenza procedimentale di istruttoria comparativa**⁶⁶.

Al fine di comprendere ulteriormente i presupposti fondanti ed i criteri superiori enucleati dal Gruppo di Studio nell'elaborazione del "Regolamento" locale in oggetto, occorre fissare alcune **nozioni preliminari afferenti al diritto amministrativo, al diritto ed all'economia marittimo-**

63 Ad esempio, una cosa è dichiarare che "occorre dare priorità alle imprese che possano assicurare un incremento ed una qualificazione dei traffici, ovvero a quelle che possano garantire la massima produttività portuale", un'altra è individuare ed attuare il procedimento che permetta, in concreto, all'Amministrazione, di identificare correttamente le imprese in tal senso più meritevoli, e, quindi, di realizzare il predetto criterio fissato dalla legge (sempre nel rispetto di altri fondamentali principi, come quello superiore della sicurezza portuale).

64 Cfr., sul punto, Scoca, Voce "Attività amministrativa", cit. In particolare, l'Autore assume che "l'attività di regolazione è diretta al corretto funzionamento di un determinato settore di attività (in principio) private di carattere economico o anche sociale, e caratterizzate da un elevato livello di specializzazione (mercato, servizi pubblici, comunicazioni, assicurazioni). Essa consiste in un'azione continua di osservazione, regolazione, correzione delle attività che gli operatori del settore pongono in essere, al fine di farla svolgere in modo conforme ai principi e ai valori che di volta in volta vengono individuati dalla legge".

65 Cfr. Vermiglio, Voce "Autorità portuale", in: *Enciclopedia del diritto*, Aggiornamento, VI, 2005, p. 193.

66 Cfr. Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., pp. 65-66.

portuali⁶⁷. In tal modo, risulteranno ancora più evidenti il procedimento logico-giuridico e la rigorosa analisi economica sviluppati ed attuati, in concreto, dall'Autorità Portuale di Salerno, nell'esercizio dell'attività amministrativa che le pertiene.

Nell'ambito del **potere di scelta**, attribuito dalla legge al Pubblico Potere Marittimo, occorre soffermarsi sulla **nozione di potere discrezionale**, inteso come il *potere di apprezzare*⁶⁸, in un margine determinato, l'opportunità di soluzioni possibili rispetto alla norma da attuare⁶⁹.

Si vuole qui alludere all'affermazione puntuale del potere dell'Autorità, fondato sulla legge, quale limite interno ai propri poteri ed ai propri di-

67 Cfr., sul punto, Marchese, Musso, *Autorità portuali, privatizzazioni e procedure di valutazione*, "Quaderni regionali", n.1-2, 1997, Esi, Napoli, p. 35 e ss.; Marchese, Ferrari, Benacchio, *L'efficienza tecnica delle imprese terminaliste dedicate alla movimentazione di container: un approccio DEA (Data Envelopment Analysis)*, in: "Trasporti", EUT, Trieste, 2000, n. 81, p. 76 e ss.; Ferrari, *Imprese terminaliste nel trasporto containerizzato: funzione di produzione e forme di mercato*, ECIG, 2000; Benacchio, *L'utilizzo del fattore produttivo "spazio" nei terminal container: linee di evoluzione, analisi empirica, schemi di valutazione della produttività e di monitoraggio*, "Trasporti", n. 85, EUT, Trieste, 2001, p. 15 e ss.; Musso, Ferrari, Benacchio, Bacci, *Porti, Lavoro, Economia, le ragioni portuali di fronte alla rivoluzione logistica*, Cedam, Padova, 2004, pp. 216.

68 Giannini M.S., *Scritti*, vol. 1, Seconda parte, 2000, *Il potere discrezionale della pubblica amministrazione, concetti e problemi*, 1939, p. 72 e ss. Da un punto di vista logico, l'**apprezzamento**, inteso come **giudizio**, rappresenta un momento antecedente a quello della formulazione definitiva della volontà; non costituisce di per sé il provvedimento discrezionale. Nell'apprezzamento vi è una rappresentazione di causa-effetto: posto un **fine** da raggiungere, secondo **dati criteri**, si afferma che occorrono **dati strumenti**. Di qui, nell'**apprezzamento proprio della discrezionalità tecnica, i criteri indicati sono scientifici e, dunque, la soluzione è univoca; viceversa, nell'apprezzamento proprio della discrezionalità, tali criteri sono dati dal gioco dei differenti interessi pubblici**.

69 Giannini M.S., *Scritti*, cit., p. 9 e ss. L'illustre Maestro spiega come il concetto di potere discrezionale abbia più volte attirato l'attenzione dei cultori del diritto pubblico, in specie di quelli del diritto amministrativo e processuale. Di qui, Giannini ricorda come notevoli risultati siano stati ottenuti da giuristi di vari Paesi, Italia, Francia, Germania, pur non emergendo importanti contatti tra le varie dottrine elaborate. Difatti, i diversi Autori, sopravvalutando la costruzione dogmatica di nozioni offerte immediatamente dal proprio diritto positivo, sono stati spesso portati a deformare la nozione di potere discrezionale, o ad accusare d'imprecisione o astrattezza correnti dottrinali diverse. Giannini percepisce fortemente l'esigenza di fissare, con precisione, la nozione dogmatica del potere discrezionale, e di individuarne gli attributi fondamentali. Così, senza entrare nella questione delle relazioni fra la dogmatica giuridica e i sistemi positivi – e conscio, peraltro, del fatto che determinare una nozione dogmatica non significa prescindere dalle disposizioni positive, perché non esiste nozione giuridica che non rilevi da norme – l'illustre Maestro osserva che ci sono, inevitabilmente, alcuni concetti basilari della scienza del diritto, come quello di volontà, di interesse giuridico, di persona giuridica, di potere discrezionale ecc., che le norme giuridiche presuppongono, e che disciplinano, o ponendo dei limiti, o sviluppando attributi particolari, o disponendo dei segni di riconoscibilità esterna. In questo fondamentale contributo del 1939, l'A. precisa di aver studiato ed approfondito l'istituto del potere discrezionale della Pubblica Amministrazione, al fine di individuare e trattare soltanto il **concetto basico, cioè il problema concettuale**. Nell'opera *de qua*, infatti, l'insigne Autore puntualizza che "non sono stati svolti tutti i punti secondo un criterio ed un ordine sistematico. Infatti, studiare un concetto giuridico significa vedere quale dei momenti logici (che in esso possono trovarsi mediante un'analisi astratta) ha rilievo giuridico".

ritti, e, nel contempo, a quelli posti dalle norme che regolano i poteri e le facoltà degli operatori economici marittimi. La discrezionalità amministrativa marittima e portuale, infatti, palesa attributi propri, non natura propria, discendendo il principale di questi attributi dal contenuto delle norme organizzative presenti e operanti negli strumenti normativi fondamentali, di cui al codice della navigazione, alla legge speciale n. 84/94, ed ai rispettivi regolamenti di attuazione, in ordine alla distribuzione di interessi tra l'Autorità Portuale e le altre Autorità amministrative⁷⁰; e, per il motivo che tali norme organizzative qualificano un **dato interesse** (quello del **rafforzamento della funzione portuale**, che poi è **efficienza, competitività**, e, quindi, **produttività**), siccome primario ed essenziale rispetto all'Ufficio-Centro di riferimento (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)⁷¹.

La ragione per cui alla Pubblica Amministrazione è attribuita la **discrezionalità** (intesa quale ambito libero dell'attività amministrativa, funzionalizzata alla realizzazione di un fine pubblico, attribuito da una norma di legge ad un'Autorità amministrativa) risiede nel fatto che, in concreto, l'interesse pubblico⁷² primario, "essenziale", non esiste mai da solo, "in una sorta di vuoto giuridico", ma sta forzatamente in rapporto con altri interessi secondari, pubblici, privati, diffusi, che ne impediscono, o ne diminuiscono, o viceversa, ne rafforzano la realizzazione (Giannini M.S., Piras Aldo, Benvenuti)⁷³.

La **discrezionalità** stessa s'identifica, infatti, con il sostrato più verace dell'attività amministrativa, che consiste proprio nella cura di interessi pubblici assunti come fini dello Stato. La parte più delicata di tale cura è, appunto, la ponderazione⁷⁴ (del valore) dell'interesse pubblico primario nei confronti di altri interessi specifici; e la "ponderazione" rientra proprio nell'"apprezzamento", quale elemento essenziale della discrezionalità.

70 Cfr., sul punto, le disposizioni contenute negli artt. 36 e 37, c. nav.; negli artt. 12, 13, 14, reg. nav. mar.; nell'art. 16, l. n. 84/94; nell'art. 5, d.m. n. 585/1995; nell'art. 18, l. n. 84/94; e negli artt. 9, 10 e 14, l. n. 241/90.

71 Cfr., ancora, Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., pp. 76-78.

72 Si profila qui la nozione di "interesse pubblico" quale entità capace di assumere un giuridico rilievo sol quando sia posta in relazione al soggetto investito della discrezionalità (Aldo Piras), cioè, nel caso nostro, in riferimento alla Pubblica Amministrazione Marittima competente (Querci E. O., *Globalizzazione*, cit.).

73 Gli è che gli interessi, **primari** o **secondari** che siano, non hanno mai, nel tempo e in un determinato porto, un'**equivalenza**. Il loro peso, la loro consistenza possono variare in ordine al variare delle contingenze dei mercati marittimi internazionali, del sistema dei traffici, ad altri atteggiamenti peculiari relativi all'attuazione del programma del commercio marittimo internazionale in una data connessione storica, alla strutturazione tecnico-costruttiva dello *shipping*, che oggi si configura in termini di gigantismo (Querci, E.O., *Globalizzazione*, cit.).

74 *Idem*, p. 78 e ss. Tale ponderazione rientra proprio nell'apprezzamento, quale elemento proprio della discrezionalità.

In materia marittimo-portuale, la **discrezionalità** o il **merito**, insiti nell'esercizio della funzione amministrativa, vengono a consistere nella **ponderazione comparativa di interessi** (sicurezza portuale, sviluppo occupazionale, incremento dei traffici ecc.), nel rispetto di un interesse pubblico primario canonizzato (produttività portuale), al fine di trovare la composizione più opportuna, in ordine ad un'azione da svolgere in circostanze di politiche marittime e portuali soggette a variazione.

Si presenta una discrezionalità semplice, nel caso della mera composizione tra due interessi soltanto, tra i quali può sorgere un contrasto; c'è una discrezionalità complessa, quando si rinviene una gerarchia di interessi da tutelare, che vanno accuratamente isolati, e compiutamente tutelati⁷⁵.

Ora, il **merito**, o meglio, la **discrezionalità**, la **valutazione di opportunità**, che devono inerire e conformare l'azione del Pubblico Potere Marittimo, stanno nello scoprire gli interessi che possano presentarsi, in concreto, nel porto di riferimento, ricostruire esattamente i fatti, compiere indagini, svolgere attività interne: tutto ciò che occorre per possedere ed ottenere ogni elemento utile di giudizio. In una parola, spetta al Pubblico Potere **“una scelta di intervento”**, volta a mettere in essere **“un'attività di merito”**, al fine di conferire legittimità al rilascio dell'atto autorizzatorio e/o concessorio, richiesti dalla società istante, in concorrenza, o meno, con altre imprese, in ordine all'esercizio di un'attività portuale e/o all'assentimento di aree demaniali affidabili ed infrastrutturabili.

La fissazione dei valori dei diversi interessi culmina in un'attività volitiva, in quanto l'Autorità si pone come regola la scala dei valori da se stessa fissati, e su questa modula e sostanzia l'atto amministrativo, in concreto, nei singoli punti, per i quali la legge le attribuisce il potere discrezionale⁷⁶.

75 In generale, di fronte all'attività amministrativa, vi sono dei pubblici interessi specifici in funzione di fini, per i vari segmenti compositivi dell'attività stessa; gli interessi secondari, che le singole Autorità amministrative prendono in considerazione, non sono fini dell'agire loro, ma elementi che, in concreto, attecchiano l'interesse fine (interesse essenziale), facendone variare più o meno la connotazione sostantiva. Lo stesso dicasi per quanto concerne il **pubblico interesse** di fronte all'**atto amministrativo**: se il medesimo pubblico interesse specifico, che conforma il fine per l'attività amministrativa, costituisce un motivo per l'atto amministrativo, gli interessi secondari produrranno l'effetto di far variare il pubblico interesse essenziale, tanto che esso appaia come fine e come motivo. Di fronte all'atto amministrativo, essi si esprimono in circostanze, che fanno variare il valore concreto del motivo, di modo che l'atto amministrativo, se emanato, assume per motivo il pubblico interesse specifico indicato direttamente o indirettamente dalla legge, così come è atteggiato, in concreto, dagli interessi secondari. **La discrezionalità si traduce, in buona sostanza, in una disciplina di un numero indefinito di elementi teologici dell'atto amministrativo stesso** (Giannini M.S., cit., p. 78 e ss.).

76 *Ibidem*. L'insigne Maestro sottolinea ancora come l'**attività intellettuale**, in cui consiste la **ponderazione degli interessi**, non si esaurisca nel mero calcolo empirico del più o del meno opportuno in rapporto a situazioni di fatto. In verità, la ponderazione degli interessi viene

La ponderazione di interessi è imposta non solo dall'Ufficio amministrativo che agisce e che rilascia l'atto, ma anche dal legislatore, nel codice della navigazione (art. 37), e nella legge n. 84/94 (artt. 16 e 18); tutto ciò, in modo che sui contenuti dell'atto emanato sia esercitato un sindacato di merito, che comprenda tutto l'*iter* istruttorio seguito, e non solo l'esercizio della discrezionalità, che segna, invece, un momento terminale (seppure giuridicamente rilevante) dell'*iter* di valutazione dell'opportunità, avente ad oggetto l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali (art. 16, l. n. 84/94) e/o l'utilizzo dello spazio portuale richiesto (art. 37, c. nav. ed art. 18, l. n. 84/94).

L'esercizio della **discrezionalità pura** contiene un apprezzamento, un giudizio, che non integra di per sé il provvedimento discrezionale, ma rappresenta un momento immediatamente antecedente a quello della formulazione definitiva della volontà della Pubblica Amministrazione Marittima.

In alcune materie, l'esercizio della **discrezionalità (pura)** è preceduto, o addirittura coincide, con l'esercizio della **discrezionalità tecnica**, in cui l'**apprezzamento** utilizza esclusivamente **criteri scientifici**, e la **soluzione del giudizio tecnico** risulta, quindi, **univoca** (Giannini M.S.). Difatti, si ha **discrezionalità tecnica** dell'Amministrazione quando la valutazione viene effettuata mediante **categorie tecniche**: quando, cioè, la legge si rimette a regole di discipline tecniche o a criteri sociali o delle scienze morali (i già richiamati "*standards valutativi*"). In questi casi, chi applica la legge deve conoscere queste regole, ed uniformarsi ad esse nel riempire il margine lasciato dalla norma, che, per individuare un elemento della propria fattispecie, sia ricorsa ad una di tali nozioni⁷⁷.

Ebbene, in materia marittimo-portuale, l'**esercizio della discrezionalità amministrativa** deve sempre contenere un momento fondamentale, necessario, antecedente, di **valutazione tecnica**, attinente al **profilo rigorosamente economico delle proposte imprenditoriali sottese alle domande presentate**.

In tal senso, la Pubblica Amministrazione Marittima, nell'ambito

effettuata anche in base a criteri, principi, regole di vario genere, oggettivamente conoscibili e riconoscibili. Sono, ad esempio, regole tecniche, regole delle scienze sociali, regole di buona amministrazione, regole della correttezza amministrativa, principi della politica ecc. Si tratta di regole non giuridiche, che non possono avere rilievo diretto in un giudizio di merito: il fatto che la norma attributiva della discrezionalità contenga un rinvio alle stesse, non basta a renderle conoscibili in legittimità, perché tale rinvio non può trasformarle in giuridiche. Occorre rilevare, invero, che molto spesso restano dei margini in cui "*unico criterio è la prudente assennatezza dell'Autorità*".

77 Sul punto, cfr. quanto già esplicitato, *supra*, alle pp. 12-13, ed alla nota 18. Giova, inoltre, precisare che tali nozioni (gli "*standards valutativi*"), in forza del dettato legislativo, hanno rilievo giuridico, ma continuano ad essere assoggettate alla disciplina di cui fanno parte, e non acquistano, per una sorta di rinvio, carattere di autentiche norme giuridiche.

della approfondita fase di istruttoria procedimentale, deve svolgere una puntuale analisi economica, mediante l'utilizzo di apposite **“categorie tecniche” (esercizio della discrezionalità “tecnica”)**. Il risultato ottenuto è oggetto di una successiva valutazione complessiva, generale, di merito e di opportunità (**esercizio della discrezionalità pura**), fondata sulla ponderazione comparativa del valore di tutti gli interessi pubblici e privati coinvolti nella fattispecie procedimentale data.

L'**esercizio della discrezionalità tecnica** della Autorità Portuale decidente investe precipuamente la tematica economica relativa alla quantificazione della **“produttività”** e dell' **“efficienza” portuali**; si sposta, così, l'attenzione sulla valutazione dell'**efficienza** e della **produttività** dell'iniziativa imprenditoriale, del Programma operativo *ex art. 16*, comma quarto, lett. a), l. n. 84/94, e del correlato Programma di attività *ex art. 18*, comma sesto, lett. a), cit.l., che si intendono esplicitare. Tutto ciò, nel contesto storico-critico di sviluppo delle componenti che concorrono a delimitare i confini, i tratti autenticamente discretivi, e i contenuti nucleari del concetto di competitività⁷⁸ dello scalo marittimo in questione: la definizione del quale deve contribuire a spiegare le “dinamiche della distribuzione” dei traffici nel mare di riferimento, i c. d. fenomeni di minore e di maggiore concentrazione⁷⁹.

In particolare, per quanto concerne la valutazione, da parte dell'Autorità Marittima decidente, di domande di concessioni demaniali presentate da imprese portuali istanti, occorre svolgere ulteriori considerazioni di ordine economico.

Difatti, nel settore dei contenitori ed in quello del traffico rotabile, lo **spazio** si presenta come un fattore fondamentale per l'impresa terminalista⁸⁰.

78 Risulta utile un approccio sistematico alla teoria delle strategie d'impresa, sempre dirette al posizionamento del vantaggio competitivo, cfr. Mintzberg, “Schemi di formazione della strategia”, in: L. Zan, *Strategic management*, UTET, 1992; M.E. Porter, *Competition in Global Industries* (1986); *Idem*, *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance* (1985); *Idem*, *The competitive Advantage of Nations* (1990); *Idem*, *Competitive Advantage*, 1998, p. 592 (cfr. Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., p. 85).

79 Cfr., Marchese, Ferrari, Benacchio, *L'efficienza tecnica delle imprese terminaliste dedicate alla movimentazione di container: un approccio DEA*, cit. Il processo di unitizzazione dei carichi e l'imperativa affermazione sia della containerizzazione, sia del traffico rotabile sono stati fattori decisivi per lo sviluppo dei trasporti intermodali, i quali situano in una posizione centrale il ruolo dei *terminal*, quali *links* tra la componente marittima e la componente terrestre del trasporto intermodale. Al che aggiungansi il carattere sempre più *capital intensive* e l'incremento di competitività, che ineriscono propulsivamente all'industria del trasporto marittimo, che non possono non determinare un apprezzabile e crescente incremento dei livelli di produttività e di efficienza dei *terminal*, in modo da evitare che essi finiscano per diventare il collo di bottiglia dell'intero ciclo di trasporto (Querci E.O., *Globalizzazione*, cit.).

80 Benacchio, *L'utilizzo del fattore produttivo “spazio” nei terminal container: linee di evoluzione, analisi empirica, schemi di valutazione della produttività e di monitoraggio*, cit., p. 16 e ss.

Nel *terminal* portuale, che rappresenta la cerniera che permette lo scambio fra il vettore marittimo ed altri vettori, per l'inoltro/ricezione della merce – compresi i casi di scambi non intermodali, relativi alle operazioni di trasbordo da nave a nave – si realizza la raccolta lato mare (*import*) e lato terra (*export*) della merce ed il suo inoltro, mediante vettori diversi, verso le direttrici di importazione (*hinterland*), e di esportazione (porti collegati). Poiché tale scambio non si realizza simultaneamente, risulta evidente come il *terminal* assolva ad una essenziale funzione di stoccaggio, davvero ineliminabile, dispiegata tra i diversi sistemi di trasporto (terrestre, marittimo, fluviale)⁸¹.

Nei settori merceologici sopra indicati, l'industria terminalista (**offerta**) si caratterizza come *demand driven*⁸², sia in riferimento ad aspetti quantitativi (**capacità**), sia rispetto ad elementi qualitativi (**produttività**)⁸³.

I suddetti concetti di **capacità** e di **produttività** rappresentano le caratteristiche principali di un *terminal*⁸⁴.

Per **capacità** si intende un elemento di *stock*: la potenzialità del *terminal*, calcolata in riferimento al traffico che può essere movimentato in dati spazi, infrastrutture ed equipaggiamento in un determinato intervallo di tempo. Si tratta di un concetto di *capacità organizzata dei sistemi di trasporto* (Marchese)⁸⁵.

81 *Ibidem*.

82 Cfr., Vezzoso, *Il progetto di direttiva comunitaria sull'accesso ai servizi portuali*, in: "Diritto Comunitario e degli Scambi Internazionali", Fasc. 3/2001, pp. 563 - 586. In materia di tariffazione delle infrastrutture portuali – e, cioè, sui criteri da adottare per assicurare che il finanziamento di queste opere non determini una illecita distorsione delle condizioni di concorrenza – la Commissione europea ha sostenuto che, per assicurare una corretta concorrenza e per evitare situazioni di sovracapacità portuale, occorre far sì che gli investimenti portuali siano *demand driven*. Di qui, al fine di assicurare questo risultato, è stato preconizzato, da un lato, il principio "**chi usa paga**", secondo il quale l'utente di un'infrastruttura dovrebbe sopportarne il costo, e, dall'altro, quello del "**costo sociale marginale**". Con questa ultima locuzione si intende quella quota dei costi variabili che riflette il costo di una unità di trasporto addizionale che usa l'infrastruttura. La qualificazione di **sociale** implica che questo costo debba comprendere le c.d. esternalità (inquinamento, congestione del traffico, ecc.). Per un puntuale approfondimento relativo ai soli Porti del Mediterraneo, risultano particolarmente interessanti i due noti studi elaborati da Assoporti e Marconsult, *Il Libro Verde sui porti e sulle infrastrutture marittime – osservazioni critiche*, ed *Il Libro Bianco sull'equa tariffazione delle infrastrutture*. Un'analisi più generale ed approfondita delle problematiche attinenti al criterio tecnico del costo marginale è presente nel *Work Package 1.2* del Progetto Atenco (*Analysis of the Cost structure of the TEN ports*). Lo studio è stato svolto nel 1999, per conto della Direzione Generale Trasporti della Commissione Europea da Marconsult, Genova (in: "Trasporti", n. 86, EUT, Trieste, 2002, p. 329 e ss.).

83 Benacchio, cit.

84 *Ibidem*.

85 Benacchio, p. 21 e ss.; Marchese 1996. In tal senso, si distingue la **capacità potenziale attuale**, calcolata sulla base delle infrastrutture e delle sovrastrutture presenti, dalla **capacità di breve periodo**, che può essere incrementata a seguito dell'investimento in nuove sovrastrutture.

La **capacità** di un *terminal* si basa, infatti, su una complessa interrelazione tra parametri fissi e statici, come la superficie dell'area di stoccaggio, i mezzi di movimentazione ecc., e su una serie di variabili che divergono a seconda del grado di efficienza con il quale gli operatori gestiscono il processo, anche al fine di soddisfare le differenti esigenze operative che si prospettano loro nella realtà quotidiana⁸⁶.

La **produttività** di un *terminal* portuale, studiata sotto il profilo economico, rinvia ad un concetto di gestione dei *flussi*, e viene tipicamente indicata mediante indici che relazionano una resa di un certo elemento in una data unità di tempo (ad es. tempo medio netto della nave in banchina, numero medio di *teu* movimentati da ciascuna gru per ora).

Il concetto di **produttività**, nel calcolo effettuato, si atteggia diversamente a seconda della figura soggettiva⁸⁷ imprenditoriale che si intende rapportare al *terminal* (armatore, agente, terminalista), ed a seconda che si distingua tra colui che produce il servizio e colui che ne usufruisce come cliente. Di qui, nell'ottica di chi mette in essere il servizio, un impianto produttivo è qualificato *efficiente* se presenta un elevato rapporto tra traffico movimentato e risorse impiegate; dalla parte del cliente, la produttività significa *efficacia* ed esprime *performances* elevate, a prescindere dall'entità delle risorse impiegate. Sotto un profilo oggettivo, volto a conformare le scelte produttive dell'impresa terminalista, ex art. 18, l. n. 84/94, si può fissare la **produttività** su un *dato livello di efficienza, nel rispetto di un certo standard di servizio che si vuole offrire al cliente*⁸⁸.

Risulta, così, plausibile come la **pianificazione e la gestione della risorsa**

86 Cfr., ancora, Benacchio, cit., p. 23, il quale precisa come la differenza fra traffico movimentato e capacità dia la misura del grado di utilizzazione dell'impianto (UNCTAD, 1990; Frankel, 1987; Ashar, 1995).

87 Cfr. Giannini M. S., *Diritto Amministrativo*, Giuffrè, Milano, 1993, vol. I, p. 119. Con la nozione di **figura soggettiva** si viene a designare una qualsiasi entità soggettiva riconosciuta in un ordinamento giuridico; si tratta di centri soggettivi di riferimento non aventi la veste formale di persone giuridiche, che, però, hanno presenza necessaria o naturale nella collettività. In particolare, nel diritto marittimo internazionale vige il principio generale della necessarietà dell'esistenza di una categoria basica di **figure giuridiche soggettive essenziali**, a cui l'ordinamento giuridico generale viene ad imputare, siccome avulsì e slegati dal volere degli stessi autori, un vario ordine di effetti giuridici e profili ben identificati di effettualità materiali: alludiamo alle **figure giuridiche soggettive di base**, ai fini del funzionamento dell'ordine giuridico marittimo generale, dell'armatore, del terminalista, del lavoratore portuale, dell'equipaggio, del comandante, del raccomandatario, del vettore, del noleggiatore, ecc. (Querici E. O., *Analisi*, cit., p. 14). Tali **figure giuridiche soggettive** integrano, a loro volta, la ricchezza categoriale (armatori, vettori, lavoratori portuali, raccomandatari, *brokers*, magazzinieri, ecc.) delle **comunità marittime e portuali**, dislocate planetariamente nel mondo; basi sociali dell'ordinamento giuridico marittimo generale; corpi sociali ed emporiali, protagonisti attuosì di giuridificazione del diritto marittimo non scritto (Querici E.O. *Analisi*, cit., p. 40).

88 Sul punto, ancora, Benacchio, cit., p. 23; cfr., in merito, Tongzon, 1995; Valleri - Van de Voorde, 1996; Ashar, 1995a, 1997; Mazzarino, 1999; Marchese, 1999, 2000.

spazio nei *terminal* risultino riferimenti assolutamente primari nell'ambito delle articolate valutazioni tecnico-meritali proprie della Pubblica Amministrazione Marittima concedente, sia nella fase istruttoria procedimentale, che precede il rilascio di una concessione demaniale portuale (e, segnatamente, in caso di valutazioni comparative tra più imprenditori richiedenti, *ex artt. 36 e 37, c. nav., e art. 18, l. n. 84/94*), sia nel corso della gestione della concessione stessa. Dapprima, infatti, l'Autorità Portuale, allocatrice degli spazi richiesti (obiettivo di efficacia del sistema per i *port users*), deve individuare l'impresa portuale istante (obiettivi di efficacia con il vincolo dei costi) che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione, perseguendo un più rilevante interesse pubblico⁸⁹; una volta emanato il provvedimento che assegna la concessione, il Pubblico Potere Marittimo deve effettuare accertamenti, con cadenza annuale, al fine di verificare:

- a. il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione in capo all'impresa portuale assegnataria;
- b. l'attuazione degli investimenti previsti e degli obiettivi man mano prefissati nel predisposto Programma di attività *ex art. 18, comma sesto, lett. a), l. n. 84/94*;
- c. l'adempimento degli obblighi assunti dal concessionario;
- d. in caso di esito negativo, e, senza che ricorrano giustificati motivi, l'Autorità Portuale deve revocare l'atto concessorio (art. 18, comma nono, l. n. 84/94), ed incamerare le garanzie rese.

Le due posizioni dell'Ente Portuale e del privato istante, in un certo senso contrapposte, possono, invero, generare un conflitto quanto a finalità,

89 Si tratta del principio sostanziale codificato nell'art. 37, comma primo, c. nav., rubricato "**Concorso di più domande di concessione**", secondo cui "*Nel caso di più domande di concessione è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico*". Questo primario, complesso, criterio di preferenza rappresenta il principio generale che deve, ognora, regolare l'esercizio del potere discrezionale della Pubblica Amministrazione nel rilascio delle concessioni demaniali marittime. Tale principio risulta puntualizzato e specificato nell'art. 18, comma sesto, l. n. 84/94, in materia di demanio portuale, laddove il legislatore speciale enuclea nel dettaglio quanto richiesto ai destinatari dell'atto concessorio, al fine del rilascio della concessione e, segnatamente: a) che presentino, all'atto della domanda, un Programma di attività assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e della produttività portuale; b) che possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi; c) che prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività predisposto. **Il criterio primario della produttività portuale** varrà non solo in caso di valutazione comparativa tra più istanze, dirette ad ottenere il medesimo suolo portuale, ma anche in riferimento alla valutazione generica di una domanda concessoria presentata da una qualsivoglia impresa portuale, all'entità di area portuale, e alla durata da determinare e rilasciare, in caso di accoglimento della medesima istanza.

esigenze e strategie perseguite, amplificate da asimmetrie informative. Queste ultime, nell'ambito dell'instaurato rapporto concessorio, possono invece creare situazioni di favore nei confronti dell'operatore privato destinatario del provvedimento di occupazione ed uso esclusivo del suolo demaniale, rispetto ad altri imprenditori operanti nel medesimo scalo marittimo (con effetti economici sul *mix* dei fattori di produzione non neutrali rispetto al consumo di spazio)⁹⁰.

Onde risulta opportuno che gli Enti Portuali allocatori traccino **puntuali linee di analisi riguardo alla produttività nell'utilizzo del fattore spazio**, ed esercitino **una costante funzione di monitoraggio**, che possa contribuire a ridurre il *gap* informativo con gli operatori portuali.

Cosicché, si realizza un migliore utilizzo dello **spazio portuale**, sulla base di comportamenti non conflittuali tra Ente pubblico concedente ed imprenditori privati concessionari⁹¹, sempre nel rispetto della qualità e dello *standard* del servizio che si offre al cliente e delle correlative tariffe applicate, in linea con quelle di mercato.

Dunque, nell'ambito della trasformazione dei porti e dell'intero sistema di trasporto, emerge **la centralità tecnico-meritale** del Potere Pubblico Marittimo e Portuale, che risiede essenzialmente nell'individuare nella proposta della società istante, a confronto e in dinamica comparazione con le altre, quelli che possano essere definiti i c. d. "fattori di competitività" di uno specifico scalo marittimo nell'attrazione dei traffici.

Nel contempo, la società istante deve fornire una esaustiva "risposta" a queste linee di ricerca e di analisi, necessarie all'approfondimento della tematica sopra agitata, involgente la **"quantificazione" della produttività e della efficienza portuale**⁹², e **l'utilizzo del fattore spazio**, al fine di fornire

90 Benacchio, cit., p. 25.

91 *Ibidem*. L'A. correttamente mette in evidenza il rischio di una scarsa conoscenza, resa ancora più marcata dai costi di monitoraggio da parte degli Enti Portuali *landlord*, delle diverse implicazioni delle scelte gestionali alternative del *terminal* da parte dell'impresa. In quale misura (e con quali costi) l'impresa terminalista può incrementare la capacità di un *terminal* senza espansione fisica, modificando il *mix* produttivo con intensificazione dell'impiego del fattore capitale? Quali sono le possibilità per gli Enti Portuali di incentivare un cambiamento dell'attività terminalistica da *land consuming* a *land intensive*? Siffatte problematiche si presentano, seppure atteggiare diversamente, non solo nel corso della gestione di una concessione già rilasciata, al fine di verificare la compatibilità della stessa in relazione agli obiettivi in precedenza individuati e prefissati, ma, ancora prima, durante la fase istruttoria del procedimento concessorio di rilascio delle aree portuali in questione, soprattutto in caso di valutazione comparativa dei programmi di attività presentati da una pluralità di operatori portuali, e della loro effettiva credibilità giuridica ed economica (Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., pp. 91-92).

92 Marchese, Ferrari, Benacchio, cit., i quali precisano che la letteratura degli ultimi anni in materia riporta numerosi contributi (alcuni dei quali possono essere letti come "risposta" a linee di ricerca e di analisi non condivise), che affrontano la tematica relativa alla quantificazione della produttività e dell'efficienza portuale (Dowd - Leschine, 1990; Marconsult, 1994; Talley, 1994; Tongzou, 1995a e 1995b; Ashar, 1995 e 1996; Valleri - Van de Voorde, 1996; Hamilton, 1998; Mazzarino, 1999).

apporti rigorosi, suscettivi di validazione tecnica dell'assunto Piano operativo/di attività⁹³.

L'impresa istante, attraverso i dati somministrati nel Programma di attività allegato alla domanda concessoria (potendo sempre aggregare quelli nuovi e vantaggiosi), nell'ambito della sequenza procedimentale comparativa, deve dimostrare di essere tecnicamente la più efficiente, e di versare nella condizione eletta per poter incrementare il suo livello di produttività e, quindi, quello dello scalo portuale in cui opera.

Di qui, la scelta dell'Autorità Portuale diventa **"computazione"**, nella quale, ad alcuni dati della "situazione presente" o dello "stato del sistema", si aggiungono quelli di raffronto, anche parziali, con iniziative concorrenti, e con situazioni precedenti⁹⁴.

Sul piano generale, la **"computazione tecnico-meritale"** della **produttività** e dell'**efficienza**, sottese alla proposta concessoria di iniziativa imprenditoriale della società istante e delle società concorrenti, tiene conto dell'influenza di tutti i **oggetti coinvolti** (in misura differente) nel processo di produzione portuale (l'armatore, gli agenti marittimi, i raccomandatori, le imprese portuali, quelle terminaliste, l'Impresa autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo, le Pubbliche Amministrazioni Marittime, le imprese ferroviarie e di autotrasporto, ecc.), e delle **finalità** che tali soggetti perseguono: i loro obiettivi possono diversamente atteggiare, condizionandola, la "visuale" ideativo-operativa in cui l'"efficienza" viene valutata e perseguita⁹⁵.

Tutti questi fattori possono formare oggetto di integrale dominio e di rigorosa autoregolazione: la **computazione**, operazione intesa quale calcolo e/o valutazione rigorosi, è svolta con metodi scientifici, al fine di raggiungere individuati e determinati fini concernenti sempre il **vantaggio**⁹⁶.

93 *Ibidem*. Nel segnato contesto di analisi economica, il Pubblico Potere Marittimo e Portuale, concedente lo spazio portuale di utilizzo, potrà, così, distinguere **la condizione di efficienza tecnica della società istante**, data dal posizionamento dell'impresa lungo la frontiera della funzione di produzione, rispetto alla situazione di massima suscettività operativa, e di maggiore e plausibile produttività, in corrispondenza della *Most Productive Scale Size (MPSS)*, data dall'unico punto di **"tangenza" della funzione di produzione con il raggio uscente dall'origine degli assi** (condizione più restrittiva) (Beattie-Taylor, 1985).

94 *Ibidem*. Ora, il **"totale" della computazione** non deve essere approssimativo, perché, allora, la scelta si rivelerebbe fallace; come pure distorsiva diventerebbe la **"semplice presa di atto della situazione nel suo insieme"**, ove il sistema non riceva o non muova da un'informazione globale del livello di vantaggio/svantaggio (cfr. Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., p. 96-98).

95 Marchese, Ferrari, Benacchio, cit.; Dowd, 1984; Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., p. 96.

96 Marchese, Ferrari, Benacchio, cit. La **computazione** si realizza sempre in forza di **"una costante strutturale"**. Essa, nella specie, coincide con l'esecuzione di calcoli congrui con la realtà dei dati, aventi efficacia sulla direzione e sulla possibilità di scambio con il maggiore numero di ricettori e trasmettitori (cfr. Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., p. 97).

Di qui, la “**scelta di intervento**” della Pubblica Amministrazione Marittima e Portuale si risolve in “**computazione per raffronto con computazioni**”⁹⁷.

Nei precedenti svolgimenti, abbiamo ritenuto opportuno esplicitare le nozioni giuridiche, il procedimento logico-giuridico e le complesse analisi economiche che hanno presieduto alla definizione dei **criteri generali della disciplina de qua**, ed alla elaborazione del “Regolamento” locale, emanato ed approvato dall’Autorità Portuale, con Ordinanza N°08/2003, in materia di rilascio di autorizzazioni e di concessioni *ex lege* n. 84/94, nel porto commerciale di Salerno. Difatti, particolarmente lungo è stato l’iter dei lavori seguito dagli esperti, non solo per quanto concerne l’attività scientifica sopra descritta, ma anche in riferimento alla redazione del documento finale, caratterizzata da varie tappe e revisioni.

Dapprima gli esperti hanno sottoposto al Presidente dell’Autorità Portuale un “**documento preliminare**”, riferito soprattutto alla questione concessoria, e denominato “*Le linee guida per il rilascio alle imprese ex art. 16 di aree demaniali marittime in concessione nell’ambito del porto commerciale di Salerno*”. Questo documento ha formato oggetto di un’ampia discussione nell’ambito dello stesso Gruppo di Studio, mitigata dall’intervento del Presidente dell’Autorità Portuale ad alcune riunioni dei lavori di redazione. Egli, infatti, alla luce dei descritti principi generali informatori della materia, tenuto conto dello stato delle concessioni nel porto di Salerno, e dello scenario futuro nell’ipotesi di una loro sostanziale modifica, ha proposto una prima revisione del documento, in base alle seguenti **Direttive**:

1. Riferimento al piano di razionalizzazione degli spazi portuali, che divide il porto in tre grandi *sub*-aree merceologiche.
2. Variazioni periodiche dell’estensione di tali *sub*-aree, commisurate ai relativi incrementi/decrementi (espressi in percentuali) dell’attività svolta dai terminalisti.

97 *Ibidem*. Nella proposta imprenditoriale, che sollecita e postula la “**scelta di intervento**”, è possibile individuare un *set* rappresentativo di *input*, dato il *range* pressoché definito di fattori economici, tecnici, che entrano in gioco e che formano oggetto di sagace ed opportuno coordinamento: vengono aggredite le difficoltà per conseguire i prefigurati e diversi obiettivi, individuando una sorta di *trade-off* tra la congruenza e l’utilità dei modelli esplicativi puramente descrittivi, rispetto ai modelli volti a quantificare e a “pesare” ogni singola componente. Simili modelli sono poi suscettivi di una concreta applicazione, idonea per le attività di monitoraggio, di pianificazione, di *policies*, e di essere assunti quali interessanti strumenti di *rating*. Il modello così proposto ed esplicitato risulta perfettamente idoneo a “coprire” l’efficienza del **singolo spazio portuale** di cui al sollecitato utilizzo, ovvero la capacità di combinare al meglio gli *input* del processo produttivo: si ottiene, in estrema istanza, l’*output* realmente prodotto, che è coerenziale con lo sviluppo di uno **strumento di analisi** di breve-medio periodo, agevolmente implementabile, affatto consentaneo a istituire un utile raffronto oggettivo rispetto al prodotto somministrato o somministrabile, in ordine all’uso delle risorse dispiegate da ciascuna realtà organizzativa, e impegnate nell’area descritta dal dominio imprenditoriale della società istante (cfr. Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., p. 97).

3. Nell'ambito delle aree *sub-merceologiche*:
 - a) assicurare, con una soglia minima di ingresso, aree in concessione a tutte le imprese autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali *ex art. 16* legge n. 84/94, che raggiungono determinati traguardi di movimentazione di merci e di impiego del personale; possibilità di consorziarsi per le imprese più piccole e/o con traffici non regolari;
 - b) nella prima fase di applicazione, concedere aree in ampliamento (rispetto a quelle già in concessione) alle imprese che hanno movimentato più merci e impiegato più personale;
 - c) individuare degli indici di incremento/decremento delle aree, in relazione alle successive variazioni dei parametri suindicati.

Sulla scorta delle citate Direttive presidenziali, gli esperti hanno proceduto alla revisione della prima bozza di Regolamento, rassegnando **un secondo documento, sempre provvisorio**, composto di cinque capi, comprendenti complessivamente 16 articoli (con quattro tabelle allegate), ed includente nei parametri di merito anche la "produttività lorda" e gli "investimenti in porto", nonché la valutazione di "programmi concreti e operativi nell'acquisizione di nuovi traffici e sviluppo di quelli esistenti".

Nel corso del descritto "Working progress", il Presidente dell'Autorità Portuale ha chiesto agli esperti di rivisitare anche questa seconda bozza di Regolamento, alla luce di nuove Direttive, enucleate ulteriormente dalla materia in oggetto:

- **rilascio/rinnovo delle concessioni *ex art. 18* della legge n. 84/94, in base alla quantità di merci movimentate dai terminalisti, e all'eventuale incremento occupazionale derivante da detta attività;**
- **verifica delle concessioni rinnovate alla luce dei criteri introdotti dal redigendo Regolamento.**

Gli esperti hanno portato a termine l'incarico ricevuto **in data 2 marzo 2003**. Nelle conclusioni rassegnate, essi hanno proposto, altresì, di ampliare le aree portuali da rilasciare in concessione agli operatori portuali nel porto di Salerno, e di determinare, così, un rapporto tra aree in concessione ed aree libere (queste ultime da disciplinare ai sensi dell'art. 50, c. nav.) rispettivamente dell'80% e del 20%.

Sulla base della normativa regolamentare approvata e resa esecutiva con Ordinanza N°08/2003, l'Autorità Portuale ha provveduto a valutare le istanze di autorizzazione e di concessione pervenute nei termini perentori stabiliti.

Di qui, l'Autorità Portuale di Salerno ha rilasciato, in data 3 ottobre 2003, tredici (13) autorizzazioni all'esercizio delle operazioni portuali, aventi decorrenza dal 01/10/2003 e scadenza il 30/09/2007; in data 22/12/2003, sono state rilasciate quindici (15) concessioni demaniali aventi durata quadriennale.

Capo I

Modalità e procedure di rilascio, per l'anno 2003 e seguenti, delle autorizzazioni ex art. 16, legge n. 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali.

In relazione alle modalità di rilascio delle autorizzazioni ex art. 16, l. n. 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali, il Capo I del Regolamento “locale” pone in evidenza quanto segue.

Il numero massimo delle autorizzazioni per l'esercizio di operazioni portuali ex art. 16, l. n. 84/94, ed ex art. 4 e 5, d.m. n. 585/95, per l'anno 2003, nel porto di Salerno, è pari a 13 (tredici) (art. 3, Regolamento locale)⁹⁹.

L'art. 5 del Regolamento disciplina la “**Durata delle autorizzazioni**”, e le relative “**Verifiche periodiche**” da parte dell'Ente Portuale.

In via preliminare, tenuto conto del fatto che, generalmente, l'impresa portuale, che richiede l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali, presenta, contestualmente, anche la domanda concessoria per il rilascio di una area portuale in uso esclusivo, ex art. 18, l. n. 84/94, i redattori del Regolamento locale hanno distinto le due seguenti ipotesi:

- a. *istanze autorizzatorie presentate da soggetti che chiedono contestualmente anche il rilascio di una concessione demaniale marittima ex art. 18, legge n. 84/94.* In tal caso, ai sensi dell'art. 16, comma sesto, l. n. 84/94, l'istanza diretta ad ottenere il rilascio di un'autorizzazione per l'espletamento di operazioni portuali deve essere riferita ad una durata identica a quella prevista nell'istanza di rilascio della concessione ex art. 18, l. n. 84/94 (cfr. art. 10, Capo II, Reg. locale);
- b. *istanze autorizzatorie presentate da soggetti che non aspirano ad ottenere il rilascio di una concessione demaniale marittima ex art. 18, legge n. 84/94.* Nella fattispecie *de qua*, le istanze presentate da soggetti non aspiranti al rilascio di una concessione demaniale marit-

98 In tale contesto, ci preme richiamare l'art. 20 del Regolamento locale in oggetto, in cui si precisa che “Per quanto non espressamente previsto e regolamentato dal presente regolamento, troverà applicazione la legge n. 84/94 ed i relativi atti attuativi”.

99 Si evidenzia, ancora, che l'atto normativo in oggetto è stato approvato e reso vigente in data 4 aprile 2003. Esso ha la funzione di disciplinare il rilascio di tutte le autorizzazioni e le concessioni “future”, nel porto commerciale di Salerno, a partire da quelle da emanarsi nell'anno 2003, in seguito alla scadenza dei titoli precedentemente vigenti, rinnovati per un periodo ristretto, in via temporanea e transitoria. Per tal motivo, le istanze di rinnovo sono state valutate alla pari delle nuove domande. Come già esplicito, nel 2004, con Ordinanza N°02/04, l'Autorità Portuale di Salerno ha approvato e reso esecutivo un Regolamento locale “integrativo” del Regolamento locale “fondamentale” in oggetto, diretto ad individuare il numero di autorizzazioni da rilasciare per l'anno 2004 (11 autorizzazioni) ed a disciplinare il rilascio delle c.d. autorizzazioni integrative.

tima ex art. 18, legge n. 84/94, possono essere riferite ad una durata compresa tra uno e quattro anni, in relazione al “Programma operativo” da allegare alla istanza stessa (cfr. art. 6, punto 8, Reg. locale).

Per quanto concerne le “**Verifiche periodiche**”, si prescrive che le autorizzazioni rilasciate con validità superiore ai 12 mesi siano sottoposte a verifica annuale, per accertare il rispetto del Programma operativo presentato. Per quanto riguarda le autorizzazioni rilasciate con validità annuale, sono sottoposte alla medesima verifica delle precedenti, a decorrere da sei mesi dalla data di inizio della validità.

La mancata conformità dell’attività posta in essere dall’impresa autorizzata ai contenuti fissati nel “Programma operativo” comporta l’emissione del provvedimento di revoca della autorizzazione amministrativa e della concessione demaniale eventualmente rilasciata, ai sensi dell’art. 18, comma nono, l. n. 84/94 (art. 5, lett. c) e lett. e), Reg. locale).

L’inosservanza delle prescrizioni e/o clausole contenute nelle singole autorizzazioni e/o, la mancata applicazione del C.C.N.L., di cui all’art. 6, punto 14, Reg. locale, possono comportare la revoca dell’atto stesso o la dichiarazione di decadenza. Così come il ritardato pagamento, per un periodo superiore a novanta giorni dalla data di emissione della relativa fattura, dei corrispettivi dovuti per la fornitura di lavoro temporaneo all’Impresa autorizzata nel porto di Salerno, ex art. 17, l. n. 84/94, può comportare la sospensione o la decadenza dal relativo titolo (art. 5, lett. e), Reg. locale).

L’art. 6 del Regolamento rappresenta la congruente attuazione dell’art. 3 del d.m. 31/03/95, n. 585, relativo ai requisiti specificamente richiesti all’impresa portuale per ottenere l’abilitazione all’esercizio delle operazioni portuali. L’impresa istante deve dimostrare di essere dotata della capacità giuridica, finanziaria, tecnica, organizzativa, commerciale, operativa, e, al fine di dimostrarlo in via inconfutabile, deve allegare alla domanda autorizzatoria tutti i documenti indicati, in modo dettagliato e puntuale, nell’art. 6 del Regolamento.

L’istanza presentata deve risultare compatibile con il Piano Regolatore Portuale, con il Piano Operativo Triennale e con il Piano di Riparto dell’ambito portuale. Qualora, unitamente alla istanza autorizzatoria, si intenda presentare anche una domanda di concessione demaniale marittima, la prima deve essere predisposta anche in relazione alla seconda ed al correlativo Programma di attività.

Risultano di particolare rilevanza i documenti di seguito elencati, richiesti dalla Pubblica Amministrazione Marittima ai soggetti istanti, mentre si rinvia al testo integrale del Regolamento in oggetto allegato, per una lettura esaustiva dell’elenco degli stessi (doc. 2, art. 6 – “*Requisiti e documentazione da allegare all’istanza*”-):

- **la Domanda di autorizzazione**, di durata non superiore al quadriennio, per l'esercizio delle operazioni portuali, ex art. 16, l. n. 84/94, presentata nei termini stabiliti, relativa allo svolgimento di una o più attività portuali, indicate e qualificate come operazioni portuali nel porto *de quo*, in relazione ad una o più tipologie di categorie merceologiche, così come definite nell'art. 2, lett. K) (- "*Tipologie omogenee di traffico*" -), Reg. locale;
- **la idonea Documentazione**, sottoscritta in originale dal legale rappresentante, da cui si può evincere la disponibilità dei beni mobili ed immobili di cui l'impresa dispone - in proprietà, in *leasing* o in locazione almeno per un anno - per lo svolgimento delle attività programmate (macchinari, mezzi meccanici, navi, ecc.);
- **la Relazione**, sottoscritta in originale dal legale rappresentante, da cui si può evincere la "capacità organizzativa" della ditta, consistente nella idoneità ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative nuove per una migliore efficienza e qualità dei servizi;
- **il Programma operativo**, di durata rapportata al periodo di efficacia dell'autorizzazione richiesta e, comunque, non inferiore ad un anno, sottoscritto in originale dal legale rappresentante, corredato da un piano di investimenti suddiviso per settori di costi presumibili e di prospettive di traffici. A questo documento deve essere allegata una relazione sull'attività svolta nell'ultimo triennio, comprensiva di dati sugli investimenti, sui traffici e sul personale. Esso deve essere coordinato con il Programma di attività di cui al successivo articolo 11, lettera a), del Regolamento in oggetto, nell'ipotesi in cui il richiedente aspiri anche al rilascio della concessione demaniale marittima di cui al Capo II del presente Regolamento;
- **l'Organigramma dei dipendenti**, comprensivo dei quadri dirigenziali, necessario all'espletamento delle attività programmate ed opportunamente rapportato all'orario di lavoro vigente in ambito portuale, suddivisi per livelli e profili professionali, con l'indicazione dei dipendenti già in organico ed iscritti nel libro paga, e l'eventuale ulteriore aumento di unità da inserire nella produzione attraverso l'istituto del distacco, nonché attraverso la mobilità, di cui all'art. 23 della l. n. 84/94;
- **la Polizza assicurativa**, che garantisca persone e cose da eventuali danni derivanti dall'espletamento delle operazioni portuali;
- **le Tariffe**, che si intendono adottare per l'anno in corso;
- **la Dichiarazione**, con la quale il richiedente si impegna ad assumere il C.C.N.L. unico per i lavoratori dei porti, nonché il protocollo di intesa di data 27/07/00, quali disposizioni volte a garantire ai lavoratori ed ai soci lavoratori di cooperative un trattamento minimo ed inderogabile;

- **il Documento di sicurezza**, ex art. 4, d.lgs. n. 272/99¹⁰⁰;
- **la Dichiarazione di impegno**, sottoscritta dal legale rappresentante, in base al quale l'impresa si obbliga a versare, alla scadenza stabilita, i corrispettivi dovuti all'Impresa per la fornitura delle prestazioni di lavoro temporaneo, di cui all'art. 17 della l. n. 84/94.

Inoltre, l'impresa istante, se già operante in porto, deve dimostrare:

1. di aver rigorosamente attuato i contenuti di cui al Programma operativo (*rectius*: piano d'impresa contenente "il programma di sviluppo traffici" proposto), presentato in precedenza presso la Pubblica Amministrazione Marittima di Salerno, in relazione al rilascio di un precedente provvedimento autorizzatorio ex art. 16, l. n. 84/94;
2. di aver, conseguentemente, assicurato un costante incremento, ed una qualificazione dei traffici movimentati, attraverso cospicui investimenti;
3. di aver, in tal modo, determinato una crescita sia degli occupati diretti, sia della manodopera temporanea impiegata, a beneficio della produttività e della occupazione portuali e del relativo indotto commerciale ed industriale.

L'impresa istante deve, inoltre, dimostrare di essere titolare di un rilevante, consolidato, ed esibibile portafoglio di ordini e titoli contrattuali; e che gli importanti risultati di traffico commerciale movimentato postuleranno la realizzazione di importanti investimenti, determinando un decisivo incremento dell'occupazione diretta, indiretta ed indotta.

L'art. 7 – (CANONE) – del Regolamento locale prescrive l'importo del canone, provvisorio e salvo conguaglio, pari all'importo di Euro 5.000,00 (cinquemila/00), da corrispondere per l'anno in corso¹⁰¹.

L'art. 8 – (CAUZIONE) – del Regolamento locale stabilisce l'importo del-

¹⁰⁰ Qualora questo documento sia stato, in passato, già trasmesso all'Autorità Portuale e, rispetto alla data di redazione non si siano verificati fatti nuovi o variazioni relative ai suoi elementi costitutivi, il Titolare dell'impresa può presentare una "Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà", ex art. 47 del D.P.R. 445/00, secondo il modulo prestampato allegato al "Regolamento" locale. Ai fini della sottoscrizione della cennata dichiarazione, sono generalmente considerati, dall'Autorità Portuale, indicatori idonei a configurare un mutamento delle condizioni di lavoro da cui, pertanto, deriva la necessità di integrare/modificare/sostituire il documento di sicurezza, i seguenti elementi (anche considerati singolarmente): 1) variazioni qualitative e/o quantitative dell'organigramma dell'impresa; 2) variazione del complesso dei beni dell'impresa; 3) ubicazione delle aree portuali (in concessione ed a rotazione d'uso) destinate alla movimentazione delle merci manipolate dalla singola impresa; 4) modifiche dell'assetto viario portuale.

¹⁰¹ Nell'ipotesi di rinnovo di precedente autorizzazione, il canone provvisorio e salvo conguaglio, da corrispondere, per l'anno 2003, è stato stabilito pari all'importo versato per l'anno precedente (2002), e, comunque, tale somma non può essere inferiore ad Euro 5.000,00 (cinquemila/00) (art. 7, comma secondo, Reg. locale).

la cauzione da corrispondere a norma dell'art. 6, d.m. n. 585/95, per l'anno in corso, corrispondente al canone minimo.

Detta cauzione può prestarsi sotto forma di deposito numerario infruttifero o di polizza cauzionale bancaria o assicurativa avente i seguenti requisiti:

- sottoscrizione del rappresentante dell'Ente Fideiussore, autenticata dal notaio, con l'ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
- espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
- validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell'Autorità Portuale.

Capo II

Modalità e procedure di rilascio delle concessioni demaniali marittime ex art. 18, legge n. 84/94, per l'anno 2003 e seguenti.

Ai sensi del Regolamento locale, il rilascio della concessione di beni demaniali per l'espletamento delle operazioni portuali avviene nei confronti di imprese autorizzate ex art. 16, l. n. 84/94, o di quelle che ottengono la predetta autorizzazione contestualmente alla concessione assentita secondo la normativa di dettaglio in oggetto.

In tal senso, il rilascio di una concessione demaniale può essere richiesto per un periodo di tempo variabile da uno a quattro anni. L'art. 10 del Regolamento locale precisa che il rilascio di concessioni demaniali, ex art. 18, l. n. 84/94, aventi una decorrenza superiore a quattro anni, è **regolamentato dalla relativa normativa di settore**¹⁰².

L'art. 11 del Regolamento locale indica dettagliatamente la documentazione che gli aspiranti concessionari devono allegare alle istanze di rilascio.

In particolare, si pone l'attenzione sui sottoelencati documenti, rinviandosi al testo integrale del Regolamento allegato, per la lettura esaustiva degli stessi (doc. 2, art. 11, - *"Documentazione da allegare all'istanza"* -):

- **la Domanda di concessione demaniale marittima**, ai sensi dell'art. 18, l. n. 84/94, di durata non superiore al quadriennio, presentata nei

¹⁰² Questa disposizione intende precisare che le norme poste dal "Regolamento" locale, comprese quelle fondamentali contenute nell'art. 12 - (**Istruttoria della domanda**) - e nell'art. 13 - (**Concorso di domande di concessioni**) - attengono, come già puntualizzato, solo alle istanze aventi ad oggetto una durata non superiore al quadriennio. Qualora un'impresa portuale voglia presentare una domanda di concessione demaniale marittima, avente una durata superiore al quadriennio, essa sarà correttamente valutata secondo i principi generali previsti dall'art. 37, c. nav., e dalle disposizioni normative contenute nell'art. 18, l. n. 84/94.

termini indicati, e relativa ad una determinata tipologia merceologica. Siffatta istanza, compatibile con il Piano Regolatore Portuale, con il Piano Operativo Triennale e con il Piano di Riparto dell'ambito portuale, deve avere ad oggetto una ben identificata area portuale, risultante dalla documentazione tecnica allegata e dettagliatamente pretesa dall'Autorità Portuale (cfr. art. 11, lettere g), h), i) l), m), Reg. locale);

- **il Programma di attività**, riferito al periodo per il quale è richiesto il rilascio della concessione, sottoscritto in originale dal legale rappresentante, corredato da un piano di investimenti per settori di costi presumibili e di prospettive di traffici. Tale programma, nel precisare specificamente la tipologia omogenea di traffici di riferimento, ai sensi dell'art. 2, lett. K), Reg. locale, deve essere volto all'incremento dei traffici ed alla produttività del porto, ed essere assistito da specifico impegno alla presentazione della garanzia prevista nell'art. 16, Reg. locale. Inoltre, al presente documento deve essere allegata una relazione sull'attività eventualmente svolta nell'ultimo triennio, comprensiva di dati sugli investimenti, sui traffici e sul personale. Il documento in oggetto deve, infine, indicare le previsioni dei risultati gestionali, da raggiungere anno per anno, e deve risultare coerente e coordinato al Programma operativo di cui all'art. 6, punto 8, Reg. locale;
- **la Relazione**, sottoscritta in originale dal legale rappresentante dell'impresa, da cui si possa evincere la "capacità organizzativa" della ditta, consistente nella idoneità ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative nuove per una migliore efficienza e qualità dei servizi;
- **l'Elenco delle attrezzature tecniche ed organizzative**, idonee, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato, per conto proprio e di terzi;
- **l'Organigramma dei lavoratori**, rapportato al programma di attività;
- **lo Stralcio aereofotogrammetrico e rilievo quotato**, in idonea scala (1:500 oppure 1:1.000 oppure 1:2.000), dello stato dei luoghi e delle aree da richiedere in uso esclusivo, da riportare su stralcio cartografico fornito in formato digitale dall'Ufficio Tecnico dell'Autorità Portuale. Su tale stralcio dovrà essere riportata la zona demaniale marittima interessata dall'istanza e le relative opere da realizzare, anche di tipo precario. Detto stralcio dovrà essere consegnato sia su un supporto cartaceo che in formato digitale in versione dwg e dxf per Autocad;
- **gli Elaborati grafici descrittivi**, composti da:
 - testata contenente l'indicazione della località, oggetto della richiesta, firma della ditta richiedente e del tecnico incaricato, la data;

- piante quotate delle opere da realizzare in scala 1:100;
- prospetti e sezioni delle opere da realizzare opportunamente quotate ed in scala 1:100;
- sezioni trasversali, opportunamente quotate, da monte a mare, intersecanti le opere da realizzare in idonea scala e comunque non inferiore a 1:200;
- particolari costruttivi in idonea scala (1:5 oppure 1:10 oppure 1:20 oppure 1:50) dei manufatti riguardanti le opere in fondazione, nonché di quelle portanti in elevazione e dei relativi sottoservizi;
- **la Relazione tecnico-descrittiva** delle strutture e dei sottoservizi da realizzare, nella quale dovranno essere evidenziate:
 - apposita legenda delle singole occupazioni (sia coperte con opere sia asservite) in metri quadrati, e delle diverse destinazioni d'uso e sviluppo in metri lineari dei singoli cavidotti;
 - illustrazione dei criteri di costruzione dei vari impianti (idrico, elettrico ecc., allacciamenti e scarichi e/o vasche IMHOFF);
 - descrizioni dei materiali che si intendono impiegare per la costruzione delle opere¹⁰³;
- **la Documentazione fotografica**, dettagliata delle aree demaniali richieste in concessione (preferibilmente anche in formato digitale);
- **la Dichiarazione di impegno**, sottoscritta dal legale rappresentante, in base al quale l'impresa si obbliga a versare, alla scadenza stabilita, i corrispettivi dovuti per la fornitura delle prestazioni di lavoro temporaneo, di cui all'art. 17 della legge n. 84/94.

L'art. 12 – (Istruttoria della domanda) disciplina questa relevantissima fase procedimentale, diretta ad istruire le domande concessorie depositate.

In via preliminare, l'Autorità Portuale prende in considerazione le domande regolarmente presentate ed aventi durata non superiore al quadriennio. Successivamente, l'Autorità valuta la compatibilità delle istanze ammesse con il Piano Regolatore Portuale, con il Piano Operativo Triennale e con il Piano di Riparto dell'ambito portuale.

Le istanze valutate positivamente conformi ai suddetti documenti pianificatori devono essere pubblicate mediante affissione all'Albo dell'Autorità Portuale medesima ed all'Albo del Comune di Salerno, assegnandosi un termine di venti giorni per la presentazione di istanze concorrenti od eventuali osservazioni (cfr. art. 18, reg. nav. mar., e art. 5, comma primo, bozza Regolamento ministeriale ex art. 18, l. n. 84/94).

¹⁰³ La documentazione cartacea di cui all'art. 11, punti g), h), i) ed l), Reg. locale, deve essere prodotta in 8 (otto) originali e, preferibilmente, in formato A4 per le relazioni, e in formato A3 per i grafici. La documentazione tecnica deve essere sottoscritta da un tecnico abilitato, e consegnata su copia cartacea e supporto digitale in formato compatibile per sistema windows. Tutto ciò, ai sensi dell'indicato art. 11, ultima parte, Reg. locale.

Scaduto il predetto termine, il Segretario Generale avvia l'istruttoria delle istanze ammesse ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, nomina un responsabile del procedimento, acquisendo in via preventiva il parere del Comitato Portuale ai sensi dell'art. 9, comma terzo, lett. f), l. n. 84/94 (cfr. art. 5, comma secondo, citata bozza Regolamento ministeriale ex art. 18, l. n. 84/94).

Il procedimento istruttorio è diretto anche ad accertare che l'impresa sia dotata di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, tali da soddisfare le esigenze del ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi (cfr. art. 18, comma sesto, lett. b), l. n. 84/94) oggetto della domanda, anche sotto l'aspetto della sicurezza portuale.

Siffatta istruttoria deve accertare, altresì, che l'impresa istante disponga di un organico di lavoratori rapportato al Programma di attività presentato¹⁰⁴.

L'art. 13 – (Concorso di domande di Concessione) stabilisce che, nel caso in cui vi siano più domande concessorie relative alla medesima area demaniale affidabile ed infrastrutturabile, il Regolamento locale, in attuazione dei principi contenuti nell'art. 37, c. nav., nell'art. 18, l. n. 84/94, e nell'art. 7, comma terzo, bozza di Regolamento ex art. 18, legge n. 84/94, prescrive i seguenti **criteri di preferenza in ordine di priorità**:

- è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie circa la rispondenza del Programma di attività dell'impresa alle caratteristiche ed ai programmi di sviluppo del porto stabiliti nel Piano Operativo Triennale, di cui all'art. 11, lett. a), Reg. locale; a tal riguardo, vanno valutate le garanzie finanziarie, tecniche ed organizzative, circa l'effettiva attuazione del Programma di attività dell'impresa, anche in riferimento alla documentazione di cui all'articolo 6, punto 8, Reg. locale.
- A parità di condizioni tra gli aspiranti concessionari, la concessione viene rinnovata a favore del precedente titolare, quando ricorrano congiuntamente i seguenti presupposti¹⁰⁵:

¹⁰⁴ Si fa presente che i requisiti di capacità giuridica, finanziaria, commerciale, operativa, ed organizzativa, dell'aspirante concessionario, sono stati in gran parte vagliati in sede di rilascio dell'autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali. Nella predetta sede, è stato valutato il Programma operativo predisposto, che, come già esplicito, nel presente caso deve essere correlato al Programma di attività ex art. 18, comma sesto, lett. a), l. n. 84/94.

¹⁰⁵ In linea generale, il presente Regolamento "locale" equipara le istanze di rinnovo di concessioni demaniali, già scadute, alla stregua delle richieste di primo rilascio, in base al disposto dell'art. 11, Reg. locale, salvo che si verifichi la fattispecie espressamente prevista nell'art. 13, Reg. locale, che enuclea i contenuti del **secondo criterio di preferenza**, applicato dall'Autorità allocatrice di spazi portuali, nel caso in cui si verifichi un concorso di domande concessorie, in relazione alla medesima area affidabile.

1) valutazione, da parte dell'Autorità, di effettiva e proficua rispondenza dell'attività svolta rispetto agli obiettivi prefissati, anche se svolta in aree portuali diverse, ma non ulteriori, rispetto a quelle oggetto della domanda di concessione. La suddetta valutazione deve essere associata ad una relazione di consuntivo predisposta dal concessionario, verificata e vistata dal Segretario Generale;

2) persistente coerenza del programma concessorio con le linee di sviluppo portuale, così come delineate nell'ultimo Piano Operativo Triennale¹⁰⁶.

Qualora non ricorrano le ragioni di preferenza di cui ai precedenti commi, la concessione sarà affidata mediante licitazione privata al soggetto che offra il canone economicamente più vantaggioso (cfr. art. 37, comma ultimo, c. nav.).

L'art. 14 – (Deliberazione presidenziale) illustra la fase procedimentale successiva al completamento dell'istruttoria, e relativa alla formalizzazione della Delibera presidenziale, in relazione al rilascio, o meno, del titolo concessorio richiesto, avente durata non superiore al quadriennio.

Il Presidente dell'Autorità Portuale delibera circa il rilascio del titolo concessorio, sentito il parere del Comitato Portuale, ai sensi dell'art. 8,

¹⁰⁶ In riferimento alle **istanze di rinnovo**, ci preme evidenziare quanto sancito dal Consiglio di Stato, Sez. VI, decisione 25/01/2005, n. 168, in materia di rilascio di concessioni demaniali marittime, e di applicazione dell'art. 18, reg. nav. mar., anche alle **istanze di rinnovo**, secondo cui "Se si considera che, a livello di interpretazione comunitaria, le domande di rinnovo o proroga di appalti o concessioni non possono dare luogo ad una procedura meno trasparente rispetto alle corrispondenti fattispecie di primo grado, si deve concludere nel senso della non praticabilità di ogni opzione interpretativa che, connotando l'istituto del diritto di insistenza di profili di chiaro contrasto con i superiori dettami europei, pretenda di conformare l'esercizio del diritto di cui all'art. 36 del codice della navigazione di profili di privilegio in capo al concessionario, sub specie di sottrazione ad ogni forma di pubblicità per definizione pregiudiziale all'inaugurazione di una procedura realmente competitiva". "L'indifferenza comunitaria al nomen della fattispecie, e quindi alla sua riqualificazione interna in termini pubblicistici o privatistici, fa sì che la sottoposizione ai principi di evidenza trovi il suo presupposto sufficiente nella circostanza che con la concessione di area demaniale marittima si fornisce un'occasione di guadagno a soggetti operanti sul mercato, tale da imporre una procedura competitiva ispirata ai ricordati principi di trasparenza e non discriminazione". In ordine al diritto di insistenza di cui all'art. 37, comma 1, del codice della navigazione, un'interpretazione comunitariamente orientata di detto istituto porta a subordinare l'esplicazione al rispetto dei presupposti dati:

a) dall'effettiva equipollenza delle condizioni offerte dal concessionario e dagli altri aspiranti sul piano della rispondenza degli interessi pubblici (vedi Con. Stato, Sez. V, decisione 27 settembre 2004, n. 6267);

b) dalla idonea pubblicizzazione della procedura relativa al rinnovo, in guisa da consentire alle altre imprese interessate la conoscenza del presupposto notiziale necessario al fine di esplicitare, in una logica di par condicio effettiva, le chances concorrenziali in contrapposizione al titolare della concessione scaduta o in scadenza;

c) dalla necessità di depurare, nei limiti possibili, la procedura da fattori di vantaggio rinvenienti in capo al concessionario dalla titolarità della concessione ovvero dalla titolarità di altro rapporto concessorio funzionalmente collegato al primo.

comma terzo, lett. i), e dell'art. 9, comma terzo, lett. f), l. n. 84/94 (cfr. art. 7, comma primo, bozza di Regolamento ex art. 18, l. n. 84/94).

In caso di concorrenza di domande concessorie, il Presidente dell'Autorità Portuale, sentito il Comitato Portuale, ai sensi del citato art. 9, comma terzo, l. n. 84/94, può accogliere parzialmente le istanze di concessione, assentendo in uso esclusivo aree portuali secondo dimensioni variate e/o rettifiche rispetto a quanto previsto nelle relative istanze.

Il Presidente può adottare determinazioni in difformità dal parere reso dal Comitato Portuale, ma deve motivare ampiamente ed esaurientemente sul punto.

Qualora non siano presentate istanze per l'ottenimento in uso esclusivo di aree portuali, le stesse rimarranno destinate all'uso generale e rotativo nell'ambito della tipologia omogenea di traffici di riferimento, ex art. 50, c. nav.

L'art. 15 – (Canone concessorio) stabilisce che il canone dovuto per l'assentimento in concessione di aree portuali è quantificato secondo i parametri ed i criteri di cui al "Regolamento" locale approvato con Delibera del Comitato Portuale dell'Autorità n. 17 del 17.12.2002.

L'art. 16 – (Garanzia resa per assicurare l'effettivo incremento della produttività portuale e dei relativi traffici) è volto ad attuare il disposto contenuto nell'art. 16, comma sesto, lett. a), legge n. 84/94, al fine di assicurare l'effettivo incremento della produttività portuale e dei relativi traffici. La cauzione stabilita deve essere di importo pari al canone quantificato ai sensi del "Regolamento" locale in materia di canoni¹⁰⁷, moltiplicato per gli anni di validità della concessione demaniale richiesta.

Nel caso in cui l'Autorità Portuale debba procedere alla revoca dell'atto concessorio per mancato incremento dei traffici e della produttività portuale (art. 19, Regolamento locale), l'Autorità è autorizzata ad incamerare l'intera garanzia prestata¹⁰⁸.

L'art. 17 – (Cauzione per il rilascio dell'atto concessorio) regolamenta specificamente, in materia portuale, l'istituto della cauzione, prevista nell'art. 17, reg. nav. mar. ("Cauzione"). Difatti, il concessionario deve garantire l'osservanza degli obblighi assunti con l'atto di concessione me-

¹⁰⁷ Si tratta del più volte richiamato "Regolamento" locale in materia di canoni, approvato con Delibera del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Salerno n. 17 del 17.02.2002.

¹⁰⁸ Detta garanzia può prestarsi sotto forma di deposito numerario infruttifero o di polizza cauzionale bancaria o assicurativa avente i seguenti requisiti:

- sottoscrizione del rappresentante dell'Ente Fideiussore, autenticata dal notaio, con l'ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
- espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
- validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell'Autorità.

dianche il versamento della cauzione, pari a due annualità del canone (cfr. art. 17, comma quarto, reg. nav. mar.)¹⁰⁹.

L'Art. 18 – (Verifiche annuali) è diretto ad attuare la fondamentale ed inderogabile disposizione contenuta nell'art. 18, comma ottavo, legge n. 84/94, secondo cui *“le concessioni sono sottoposte a verifica annuale per accertare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti dal “Programma di attività”, di cui all'art. 18, comma sesto, lett. a), l. n. 84/94, e all'art. 11, lett. a), Reg. locale.*

In particolare, il Presidente dell'Autorità Portuale procede ad un accertamento periodico dell'attività gestionale del concessionario, al fine di verificare i risultati raggiunti rispetto agli obiettivi fissati.

Il Presidente riferisce di tali accertamenti¹¹⁰ al Comitato Portuale con eventuali osservazioni e proposte.

Art. 19 – (Revoca e/o Decadenza) disciplina l'istituto della revoca e/o della decadenza. Esso stabilisce che *“Fatto salvo quanto espressamente previsto dagli artt. 42 e 47 del Codice della Navigazione¹¹¹ e fermo restando l'esito della verifica annuale di cui al precedente art. 18, la revoca dell'autorizzazione art. 16 della legge 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali, comporta la revoca della concessione demaniale rilasciata alla stessa impresa ai sensi dell'art. 18 della citata norma”.*

Il Regolamento locale introduce, sul punto, una specifica disciplina, nel caso in cui venga accertata la clamorosa inosservanza degli obblighi

109 Ai sensi dell'art. 17, comma primo, reg. nav. mar., l'ammontare della cauzione in oggetto è determinato in relazione al contenuto, all'entità della concessione, ed al numero di rate del canone, il cui omesso pagamento importa la decadenza della concessione a norma dell'art. 47, lett. d) del codice della navigazione. Con l'atto di concessione o con la licenza può essere imposto al concessionario l'obbligo di accettare che l'Amministrazione concedente, in caso di inadempimento, incameri a suo giudizio discrezionale, in tutto o in parte, la cauzione o il deposito, oppure si rivalga su di essi per il soddisfacimento di crediti o per il rimborso di spese, e ciò anche nel caso in cui l'Amministrazione non si avvalga della facoltà di dichiarare la decadenza della concessione, restando il concessionario tenuto a reintegrare la cauzione o il deposito (art. 17, comma terzo, reg. nav. mar.). In nessun caso l'importo della cauzione può essere inferiore a due annualità del canone (art. 17, comma quarto, reg. nav. mar.).

Anche detta cauzione può prestarsi sotto forma di deposito numerario infruttifero o di polizza cauzionale bancaria o assicurativa avente i seguenti requisiti:

- sottoscrizione del rappresentante dell'Ente Fideiussore, autenticata dal notaio, con l'ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
- espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
- validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell'Autorità.

110 Inoltre, l'art. 18 del Regolamento locale precisa che le concrete modalità di esplicazione dell'attività di vigilanza saranno previste espressamente e specificamente in ciascun titolo concessorio rilasciato.

111 In particolare, l'art. 42, comma primo, c. nav., stabilisce che *“Le concessioni di durata non superiore al quadriennio e che non importino impianti di difficile sgombero sono revocabili in tutto o in parte a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima”.*

assunti da parte del concessionario, tra i quali risulta compreso anche il pagamento dei corrispettivi dovuti per la fornitura del lavoro temporaneo di cui all'art. 17 della legge n. 84/94, ed il mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel Programma di attività.

In tali evenienze, infatti, si prevede che il Presidente dell'Autorità Portuale debba promuovere formale contestazione degli addebiti al concessionario inadempiente, al quale è consentita la presentazione di controdeduzioni in merito. Qualora dalle memorie difensive depositate non emerga alcun giustificato motivo sulla mancata osservanza degli obblighi assunti ovvero sul mancato raggiungimento degli obiettivi, l'Autorità Portuale stabilisce un termine entro il quale il concessionario deve adeguare la sua attività portuale. Scaduto inutilmente detto termine, l'Autorità Portuale, sentita la Commissione Consultiva Locale, dichiara la revoca della concessione rilasciata e procede all'incameramento della garanzia prestata.

AUTORIZZAZIONI EX ART. 16, LEGGE N. 84/94, E CONCESSIONI DEMANIALI EX ART. 18, LEGGE N. 84/94, RILASCIATE NEL PORTO COMMERCIALE DI SALERNO AI SENSI DEL REGOLAMENTO LOCALE APPROVATO CON ORDINANZA N° 08/2003

a) **Autorizzazioni rilasciate ai sensi della l. n. 84/94 – Anno 2003.**

Ai sensi del Regolamento *de quo*, gli operatori portuali hanno presentato, entro il termine perentorio del 28 aprile 2003, ore 12, le istanze in carta legale per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni portuali. Esse sono state valutate attentamente dall'Autorità Portuale, sulla base delle norme stabilite nell'apposito Regolamento locale, in relazione al settore merceologico di riferimento (Merci Varie, Contenitori, Rotabili ed Autostrade del Mare), e alla tipologia di operazioni portuali consentite (carico/scarico, movimentazione, attività di deposito in *terminal* o in aree in rotazione).

In tal senso, sono state rilasciate in data 03/10/03 – con decorrenza 01/10/03, e con scadenza 30/09/2007, 11 (undici) provvedimenti autorizzatori *ex art.* 16, l. n. 84/94.

b) **Concessioni demaniali di durata quadriennale rilasciate ai sensi dell'art. 18, l. n. 84/94 – Anno 2003.**

In relazione alle istanze concessorie presentate in carta legale, entro il termine perentorio del 15 maggio 2003, ore 12, l'Area Demanio dell'Ente Portuale ha svolto una articolata e compiuta Relazione, Prot. N° 9873, in data 25/11/03, presentata al Presidente ed al Comitato Portuale.

In particolare, la Relazione ha formato oggetto di attento studio da parte dell'Organo collegiale di governo del Porto, in ordine all'emissione dei Pareri *ex art.* 8, comma terzo, lett. i) della legge n. 84/94, per

il rilascio delle concessioni quadriennali, per le diverse categorie merceologiche previste¹¹².

Questa Relazione ha ad oggetto:

- 1) l'iter procedimentale afferente alle domande di concessione ex art. 18, l. n. 84/94, presentate a norma del Regolamento locale, approvato con Ordinanza N°08/03;
- 2) la comparazione delle domande in concorrenza;
- 3) il riepilogo delle domande accolte.

In via preliminare, l'Area Demanio dell'Autorità Portuale di Salerno ha identificato ed esaminato partitamene le 15 (quindici) domande presentate dagli operatori portuali, intese ad ottenere il rilascio di concessioni demaniali marittime ex art. 18, l. n. 84/94, di durata quadriennale, per l'esercizio di attività terminalistica nell'ambito del porto di Salerno.

In ottemperanza a quanto espressamente previsto nell'art. 12 del Regolamento locale, l'Area Demanio ha acquisito il preventivo parere dell'Area Tecnica, finalizzato alla verifica della compatibilità delle predette domande con il Piano Operativo Triennale (POT) 2003-2005, e dell'eventuale presentazione di domande, in tutto o in parte, in concorrenza tra loro.

Nel corso della precedente seduta del 31/07/03, il Comitato Portuale, in merito alle 15 (quindici) istanze pervenute, aveva deliberato di esprimere parere favorevole all'avvio dell'istruttoria di tutte le istanze, limitatamente alle parti che risultassero non in contrasto con il Piano Regolatore Portuale e con il Piano Operativo Triennale, così come rappresentato nella nota N°UIP/20PC/4407, in data 10/06/03, redatta dall'Area Tecnica dell'Autorità Portuale di Salerno. In tale contesto, il Comitato Portuale aveva anche deliberato di esprimere parere favorevole all'emanazione di un provvedimento di dichiarazione di inammissibilità delle domande non compatibili con il Piano Operativo Triennale, in aderenza alle previsioni dell'art. 12, Reg. locale, così come accertato nella medesima nota N°UIP/20PC/4407, in data 10/06/03, della Area Tecnica dell'Autorità Portuale di Salerno.

In attuazione delle disposizioni enunciate, l'Area Demanio ha respinto 4 (quattro) domande concessorie, per acclarata incompatibilità con il Piano Operativo Triennale, ex art. 12, Reg. locale. Di conseguenza, questo Ufficio ha posto in istruttoria soltanto le domande "ammesse" (quelle, cioè, compatibili con il Piano Regolatore Portuale e con il Piano Operativo Triennale), e risultanti corredate della documentazione dettagliatamente richiesta, ai sensi dell'art. 11, Reg. locale. Quindi, l'Ufficio competente ha acquisito, per ciascuna istanza ammessa, il parere dell'Area Tecnica e

¹¹² Difatti, la presente Relazione costituisce parte integrante dei Pareri emessi dal Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Salerno, nell'ambito delle Deliberazioni rese in data 22/12/2003.

l'Autorizzazione Doganale. Sempre per ciascuna istanza ammessa, l'Ufficio ha esaminato partitamente l'intera documentazione trasmessa, ed ha redatto, per ognuna di esse, una specifica scheda riepilogativa. In taluni casi, è sorta la necessità di richiedere formalmente ad alcune imprese portuali istanti un'integrazione documentale afferente al Programma di attività, qualora il piano di impresa depositato fosse risultato non del tutto conforme ai criteri indicati nell'art. 11, Reg. locale. Tutte le imprese sollecitate hanno ottemperato esaustivamente alla richiesta integrativa.

L'Ufficio Demanio ha, quindi, ritenuto di proporre:

1. il rigetto totale o parziale di alcune istanze concessorie, ai sensi dell'art. 9, Reg. locale, per difetto di requisiti essenziali; tutto ciò, anche in base ai presupposti emersi dalla preliminare valutazione "negativa", effettuata nei confronti delle correlative istanze presentate dalle stesse imprese portuali per il rilascio dell'autorizzazione ex art. 16, l. n. 84/94;
2. l'accoglimento delle istanze concessorie ammissibili, la cui istruttoria si sia conclusa favorevolmente, e che non risultassero in concorrenza tra loro.

L'Ufficio Demanio ha, poi, esaminato "le domande concorrenti" (quelle, cioè, ammissibili, le cui istruttorie si fossero concluse favorevolmente, ma che risultassero, in tutto o in parte, in concorrenza tra loro), ed ha elaborato una specifica proposta di soluzione per ciascuna di esse, sulla base dei principi scolpiti nel Regolamento locale, mediante un equo contemperamento degli interessi distinti ed opposti, mettenti capo alle imprese portuali richiedenti.

In conclusione, l'Area Demanio dell'Autorità Portuale di Salerno ha redatto un documento finale, diretto ad illustrare, sinteticamente, l'esito delle valutazioni poste in essere dagli Uffici competenti (Area Demanio e Area Tecnica), in merito alle istanze concessorie presentate, con specifico riferimento a quelle ritenute da accogliere, con annessa planimetria riepilogativa.

La Relazione –redatta dall'Area Demanio dell'Ente Portuale (Prot. N° 9873, in data 25/11/03), e presentata al Presidente ed al Comitato Portuale – costituisce parte integrante dei quattro Pareri resi ex art. 8, comma 3, lett. i), della l. n. 84/94, dal Comitato Portuale, emessi in data 22/12/2003, per il rilascio delle concessioni demaniali marittime quadriennali, rispettivamente per le categorie merceologiche delle MERCI VARIE (Reg. Gen. N. 36), dei ROTABILI (Reg. Gen. N. 37), dei CONTENITORI (Reg. Gen. N. 38), delle AUTOSTRADE DEL MARE (Reg. Gen. N. 39), ai sensi del "Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni e concessioni ex artt. 16 e 18 legge 84/94".

Nella seduta del 22/12/2003, il Comitato Portuale ha preso atto di come, dalla descritta Relazione approntata dall'Area Demanio dell'Autorità Por-

tuale, si evincesse la conclusione delle istruttorie di tutte le domande ammesse, e, quindi, la sussistenza dei presupposti necessari per adottare le definitive determinazioni in ordine alle istanze *ex art. 18, l. n. 84/94*, pendenti, incluse quelle in concorrenza. Inoltre, tale Organo ha dichiarato espressamente di condividere le soluzioni prospettate nella Relazione per “*le domande concorrenti*”, in quanto del tutto congruenti con la normativa di settore e, in particolare, con le disposizioni contenute nell’art. 18, l. n. 84/94, e con quelle delineate nell’apposito Regolamento locale in materia, approvato con Ordinanza N°08/03, dall’Autorità Portuale di Salerno.

Onde il Comitato Portuale, in data 22/12/2003, ha deliberato di esprimere parere favorevole affinché il Presidente dell’Autorità Portuale adottasse gli atti di competenza afferenti alle domande di concessione *ex art. 18, l. n. 84/94*, elencati nella Relazione redatta dall’Area Demanio, Prot. N° 9873 del 25/11/03, con specifico riferimento a ciascuna categoria merceologica.

Nell’ambito della medesima seduta del 22/12/2003, il Comitato Portuale ha, altresì, preso atto dei lavori di redazione, da parte dell’Area Tecnica, di un adeguamento del vigente “Piano di Riparto”, in attuazione della Raccomandazione espressa dallo stesso Organo collegiale nel corso della precedente seduta del 31/07/03.

Di qui, il Comitato ha espresso, formalmente e contestualmente, il Parere che, nelle singole concessioni demaniali che sarebbero state rilasciate dal Presidente, ai sensi di quanto stabilito nella Relazione redatta dall’Area Demanio, fosse inserita la clausola volta a statuire che il concessionario si impegnasse, da subito, ad accettare eventuali modifiche e/o traslazioni dell’area in concessione, conseguenti alla variante in atto, fermo restando il mantenimento della dimensione della superficie globale, oggetto della concessione assentita¹¹³.

¹¹³ Cfr., sul punto, i due Verbali di Deliberazione del Comitato Portuale, in data 07/04/2004, aventi ad oggetto rispettivamente il “Piano di Riparto dell’ambito portuale in aree destinate a tipologie omogenee di traffico – Adeguamento P.O.T. 2004-2006” (Reg. Gen. N. 02), ed il “*parere ex art. 8, comma 3, lett. i) della legge 84/94, per la modifica delle concessioni demaniali marittime quadriennali, rilasciate ai sensi del “Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni e concessioni ex artt. 16 e 18 legge 84/94”*” (Reg. Gen. N. 03). In particolare, nel secondo Verbale citato, si ricava come il Comitato Portuale abbia espresso parere favorevole a che il Presidente adottasse gli atti di competenza afferenti alla modifica delle concessioni *ex art. 18, l. n. 84/94*, in conformità alla proposta (articolata in una relazione, n. 5 tavole e n. 2 legende delle tav. 1 e 2), che costituisce parte integrante della suddetta Delibera, in esecuzione del precitato Piano di Riparto dell’ambito portuale in aree destinate a tipologie omogenee di traffico, quale revisione ed integrazione del Piano Operativo Triennale 2004-2006, approvato nella stessa data con Delibera del Comitato Portuale, Reg. Gen. N. 02.

C. RIPARTIZIONE OMOGENEA DELLE ATTIVITÀ ESERCITATE NELLE AREE RICHIESTE IN CONCESSIONE. INDIVIDUAZIONE DEL CONCETTO DI ATTIVITÀ PREVALENTE RISPETTO ALLE AUTORIZZAZIONI EX ART. 16, L. N. 84/94, E ALLE CARATTERISTICHE DEL PORTO DI SALERNO

- VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE IN DATA 22/12/2003 (REG. GEN. N. 40)

Risulta di precipuo interesse richiamare i contenuti del Verbale di Deliberazione del Comitato Portuale in data 22/12/2003 (Reg. Gen. N. 40), volta a fornire indicazioni in relazione all'imminente rilascio dei titoli concessori, ed avente ad oggetto la "*Ripartizione omogenea delle attività esercitate nelle aree richieste in concessione. Individuazione del concetto di attività prevalente rispetto alle Autorizzazioni ex art. 16, l. n. 84/94 e alle caratteristiche del porto di Salerno*".

Nella indicata Delibera¹¹⁴, il Comitato Portuale ha preso atto del fatto che i provvedimenti autorizzatori all'esercizio delle operazioni portuali, rilasciati in data 03/10/2003, siano stati appositamente limitati alle tipologie merceologiche per le quali le imprese autorizzate hanno dimostrato una specifica idoneità tecnico-gestionale¹¹⁵, legittimando, così, le stesse, allo svolgimento delle operazioni portuali nel porto di Salerno anche per due o più settori merceologici.

Nella segnata prospettiva, il Comitato ha inteso rimarcare che il rilascio di concessioni ex art. 18, l. n. 84/94, in via di definizione¹¹⁶, dovesse fondarsi sui contenuti scolpiti nel documento (Piano di Riparto), che illustra la ripartizione dell'ambito portuale in aree destinate a tipologie omogenee di traffico, approvato, in allegato, al Piano Operativo Triennale, e che indica – anche per motivazioni connesse ad esigenze di sicurezza – la specifica destinazione delle diverse aree del porto, ove possono richiedersi le concessioni per le pertinenti categorie merceologiche.

Difatti, il Comitato ha desunto che, tuttavia, in relazione alle particolari caratteristiche del porto di Salerno, ed alla esiguità complessiva degli spazi a disposizione, non risulti ipotizzabile rilasciare alle imprese autorizzate, che pur ne abbiano i requisiti, una pluralità di concessioni, che determinerebbero la creazione di diversi *terminal* per categorie omogenee. Inoltre, qualora un'impresa portuale, autorizzata a movimentare una determinata merce, per la quale non le è stato assegnato un corri-

114 Si rinvia espressamente al contenuto integrale della Delibera del Comitato Portuale in oggetto.

115 Cfr., sul punto, anche la Delibera del Comitato Portuale, in data 31/07/03, concernente il rilascio del Parere in merito alle richieste di Autorizzazione all'esercizio di operazioni portuali.

116 Cfr., infatti, i successivi Verbali di Deliberazione del Comitato Portuale, emessi in data 22/12/2003, e, segnatamente, Reg. Gen. NN. 36, 37, 38, 39.

spondente ed omogeneo *terminal*, avesse la necessità operativa di depositarla in porto, la stessa andrebbe inevitabilmente ad incrementare il carico potenziale delle scarse aree portuali residue, sottoposte al regime di deposito temporaneo, *ex art. 50, c. nav.*, con forti ripercussioni generali sulla operatività del porto di Salerno.

Pertanto, il Comitato Portuale ha ritenuto opportuno fornire una precisa definizione ed interpretazione del “concetto della necessaria corrispondenza tra attività svolta nel *terminal* e Piano Operativo Triennale (di cui al Regolamento approvato con Ordinanza N°08/2003), nel senso che tale corrispondenza debba afferire all’attività prevalentemente svolta dall’impresa portuale, come appare anche desumibile dal Programma di attività presentato dall’impresa”. Al tempo stesso, però, deve essere consentito che, nella stessa area rilasciata in concessione, e per attività autorizzate, l’impresa possa depositare, “in via residuale”, merce derivante dall’attività di carico/scarico, svolta in misura minoritaria. Tuttavia, questa attività minoritaria non può costituire titolo per la richiesta di ulteriori concessioni in altre aree omogenee del porto, fin tanto che essa non assuma caratteristiche di consistenza tali da giustificare una diversa valutazione rispetto alla situazione consolidata.

Di conseguenza, **il Comitato Portuale ha dato mandato al Presidente dell’Autorità Portuale di apporre precise formulazioni nei titoli concessori, nel senso che l’attività per categorie merceologiche, indicata nei titoli concessori, debba afferire all’attività prevalentemente svolta dall’impresa portuale, quale risulta anche dal Programma di attività.** Per contro, come già precisato, non può escludersi che, nella stessa area in concessione, e per attività autorizzate, l’impresa possa depositare, in via residuale, merce derivante da tali attività svolte in misura minoritaria. Così come, in relazione a future istruttorie, afferenti a richieste di concessioni *ex art. 18, l. n. 84/94*, relative ad aree alle quali il Piano di Riparto assegna una specifica tipologia merceologica, le citate attività minoritarie non possono preconstituire titolo per la richiesta, se non assumono caratteristiche di consistenza, tali da giustificare una diversa valutazione rispetto alla situazione consolidata.

Occorre evidenziare, ancora una volta, la scientificità e l’originalità del metodo e degli atti adottati dall’Autorità Portuale di Salerno, nell’applicazione coerente della normativa portuale, nell’esaminare attentamente le esigenze operative e commerciali del porto di Salerno e, conseguentemente, nell’enucleare le interpretazioni e le soluzioni più appropriate, dirette a conciliare le procedure e le norme di settore con le caratteristiche e le necessità concrete dello Scalo *de quo*.

D. REGOLAMENTO INTEGRATIVO.

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI EX ART. 16, LEGGE N. 84/94, PER L'ESPLETAMENTO DELLE OPERAZIONI PORTUALI NEL PORTO COMMERCIALE DI SALERNO DI DURATA NON SUPERIORE AL QUADRIENNIO PER IL 2004 E RELATIVE DOMANDE INTEGRATIVE (DOC. 3)

- ORDINANZA N° 02/04

FONTI NORMATIVE:

codice della navigazione: art. 36.

legge n. 84/94: artt. 6, 8, 14, 16.

L'Autorità Portuale di Salerno, con Ordinanza N°02/04, in data 20/01/2004, ha approvato e reso esecutivo il "*Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno di durata non superiore al quadriennio per il 2004 e relative domande integrative*".

La presente Ordinanza, all'art. 2, statuisce che, per quanto non espressamente o diversamente disciplinato dal Regolamento integrativo, troveranno applicazione:

- a. il "*Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 Legge 84/94 e rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 della stessa legge*", approvato con Ordinanza N°08/2003;
- b. la legge n. 84/94 ed i relativi atti attuativi;
- c. il codice della navigazione;
- d. l'Ordinanza N°07/2001 dell'Autorità Portuale.

Il Regolamento in oggetto rappresenta un atto "integrativo" a quello "fondamentale", approvato con Ordinanza N°08/2003, che abbiamo ampiamente approfondito *supra*. **Esso è diretto a determinare il numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare per lo svolgimento delle operazioni portuali per l'anno 2004; a stabilire i termini e le modalità per la presentazione delle relative domande; e ad introdurre la specifica disciplina per il rilascio delle c.d. "autorizzazioni integrative", al fine di consentire alle imprese portuali, già autorizzate, di espletare segmenti di operazioni portuali diversi ed ulteriori, rispetto a quelli già assentiti**¹¹⁷.

L'ART. 1 del Regolamento integrativo stabilisce che, per l'anno 2004, il numero massimo di imprese autorizzabili, ex art. 16 della legge n. 84/94, nel porto commerciale di Salerno, resta confermato in 11 (undici), pari al

¹¹⁷ Il Regolamento "integrativo" (Ordinanza N°02/04), come il Regolamento "fondamentale", (Ordinanza N°08/2003), adempie anche alla funzione di fornire alle imprese interessate le informazioni necessarie per la presentazione delle istanze dirette all'ottenimento delle autorizzazioni per l'esercizio d'impresa nel porto di Salerno (cfr. la premessa del Regolamento integrativo, doc. 3).

numero di autorizzazioni già rilasciate alla data di formalizzazione del presente atto normativo.

L'ART. 2, comma secondo, del Regolamento integrativo, prevede che "i soggetti già autorizzati all'esercizio delle operazioni portuali hanno la facoltà di presentare istanze finalizzate all'integrazione dell'autorizzazione principale per espletare **segmenti di operazioni portuali**, diversi ed ulteriori rispetto a quelli già assentiti:

- A. carico/scarico merci;
- B. movimentazione merci in ambito portuale;
- C. deposito merci;

ovvero **operazioni per categorie merceologiche** diverse ed ulteriori rispetto a quelle oggetto delle autorizzazioni principali (Rotabili, Merci Varie, Contenitori, Autostrade del Mare)".

La disciplina delle "autorizzazioni integrative" risulta esattamente conformata su quella principale, posta nel "Regolamento fondamentale", a cui si fa costantemente rinvio nel documento in oggetto¹¹⁸.

Per quanto concerne la durata delle autorizzazioni integrative, la scadenza naturale delle stesse coincide con quella della corrispondente autorizzazione principale e, comunque, è stabilita entro e non oltre il 30/09/2007 (art. 2, Regolamento integrativo).

Le verifiche periodiche, cui sono sottoposte le autorizzazioni integrative, sono le stesse previste per le autorizzazioni principali corrispondenti; ciò vale anche per le "Clausole e le prescrizioni".

L'ART. 3 (- "Requisiti e documentazione da allegare all'istanza di autorizzazione integrativa"-) stabilisce che, in considerazione del fatto che i requisiti ex art. 3, d.m. n. 585/95, mettono capo agli istanti, sono stati già dimostrati in occasione della richiesta dell'autorizzazione principale, **gli stessi sono tenuti alla dimostrazione del possesso degli specifici requisiti strettamente necessari per il segmento di operazioni portuali, ovvero per la categoria merceologica richiesta ad integrazione dell'autorizzazione principale.**

La documentazione indicata dettagliatamente all'art. 3, Regolamento integrativo, da allegare all'istanza in carta legale, può essere sostituita - ove espressamente previsto dall'art. 46, D.P.R. n. 445/00 "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa" - da "dichiarazione sostitutiva di certificazione".

In relazione ai documenti da allegare alla domanda, si rinvia, nominativamente, all'elenco contenuto nell'art. 3, comma secondo, del Regola-

¹¹⁸ Cfr., altresì, l'art. 5 del "Regolamento integrativo", secondo cui "Per quanto non espressamente o diversamente regolamentato dal presente regolamento, troverà applicazione il "Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 Legge 84/94 rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 della stessa legge" approvato con ordinanza n. 8/2003".

mento in oggetto (doc. 3). Tra questi, si evidenzia il documento richiesto nell'art. 3, punto 4, Reg. cit., in cui si prescrive che l'eventuale sufficienza dell'organico dei lavoratori della ditta richiedente l'autorizzazione integrativa, che sia già stato dichiarato in sede di istruttoria dell'autorizzazione principale, dovrà essere oggetto di apposita dichiarazione sostitutiva di certificazione, ai sensi dell'art. 46, D.P.R. n. 445/2000.

Nella clausola prevista al punto 5 dell'art. 3, Reg. cit., si prescrive l'obbligo di un'ulteriore polizza assicurativa, che garantisca persone e cose da eventuali danni derivanti dall'espletamento delle operazioni portuali, oggetto della richiesta integrativa, qualora questi non risultino già coperti dalla polizza presentata in relazione al rilascio dell'autorizzazione principale. Al punto 6 dell'art. 3, Reg. cit., si statuisce, inoltre, l'obbligo di specificare, nei documenti allegati alla richiesta di autorizzazione integrativa, le tariffe che si intendono adottare, per l'anno in corso della domanda, specificando quelle di ogni anno successivo, in caso di autorizzazioni pluriennali.

L'ART. 3, punto 7, Reg. cit., esige che sia presentato il documento di sicurezza ex art. 4, d.lgs n. 272/99, relativo al segmento di operazioni portuali richieste, ovvero alla categoria merceologica integrativa.

Inoltre, si rileva come gli istanti siano tenuti a presentare una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ex art. 47, D.P.R. n. 445/2000, in ordine alla permanenza di tutti i requisiti previsti nei punti 1, 2, 3, 6, 7, 10, 11, 14, 16, dell'art. 6 del Regolamento "fondamentale", di cui all'Ordinanza N°08/2003.

Da ultimo, in merito all'art. 4 del Regolamento integrativo, si sottolinea che, per quanto concerne l'importo della cauzione da corrispondere a norma dell'art. 6 del d.m. n. 585/95, per il rilascio di un'autorizzazione per l'anno in corso alla richiesta, esso non possa essere inferiore al canone calcolato sulla scorta del Regolamento approvato con Delibera del Comitato Portuale, Reg. Gen. N. 41, in data 22/12/2003.

Nel segnato contesto, ci preme rilevare la opportunità "eccezionale" che, anche attraverso la emanazione di questa ulteriore disciplina, l'Autorità Portuale di Salerno ha offerto alle imprese portuali salernitane, già autorizzate ex art. 16, l. n. 84/94. Esse, da un lato, sono titolari dell'autorizzazione principale, avente validità dal 03/10/2003 al 30/09/2007, mediante la quale sono state legittimate all'esercizio di determinate operazioni portuali individuate e consentite, aventi ad oggetto specifiche categorie merceologiche; dall'altro, esse hanno la possibilità, nel corso della vigenza dell'autorizzazione principale, di ampliare, anno per anno, la propria attività imprenditoriale, dotandosi di ulteriori capacità tecnico-organizzative e gestionali, richiedendo il rilascio di apposite autorizzazioni integrative, relative a segmenti di operazioni portuali, distinti ed aggiuntivi rispetto a quelli già assentiti, ovvero afferenti a distinte categorie merceologiche,

diverse rispetto a quelle oggetto della autorizzazione principale. Tutto ciò, senza incidere sull'individuazione dell'attività prevalente dell'impresa istante, risultante dal Programma operativo e da quello di attività, presentati per il rilascio dell'autorizzazione principale e della concessione demaniale marittima assentita, secondo quanto puntualmente disposto dal Comitato Portuale nella Deliberazione di data 22/12/2003 (Reg. Gen. N. 40)¹¹⁹.

Ognun vede come la disciplina posta nel Regolamento integrativo *de quo* risulti manifestamente diretta a favorire l'esercizio e la flessibilità dei contenuti dell'attività imprenditoriale svolta da ogni impresa portuale, che si atteggia e si arricchisce a seconda delle modificazioni di fondo del sistema dei traffici, del mercato dei noli e dei meccanismi del commercio marittimo internazionale, e della propria capacità intrinseca di elaborare e di incidere sui c.d. "fattori di competitività" di uno scalo marittimo, nell'attrazione dei flussi di traffico. Ciò significa, ancora, corretto e perspicuo esercizio della discrezionalità tecnico-meritale da parte dell' Autorità Portuale di Salerno, sempre diretta alla massima attuazione dell'interesse pubblico del "rafforzamento della funzione portuale", e, cioè, della efficienza, della competitività e, quindi, della maggiore produttività ed occupazione dello scalo salernitano.

¹¹⁹ Si tratta della Delibera commentata *supra*, par. 5, lett. C), diretta ad interpretare il concetto della necessaria corrispondenza tra attività svolta nel *Terminal* e Piano Operativo Triennale, nel senso che tale corrispondenza debba afferire all'attività prevalentemente svolta dall'impresa portuale, come anche risulta desumibile dal Programma di attività.

5. GRUPPO DI STUDIO PER LA REDAZIONE DI UN'ORDINANZA PER LA DISCIPLINA DELLA SOSTA TEMPORANEA DELLE MERCI IN BANCHINA, AI SENSI DELL'ART. 50, C.N. (DOC.4)

- ORDINANZA N° 04/05

FONTI NORMATIVE:

codice della navigazione: artt. 50, 64, 65.

regolamento per la navigazione marittima: artt. 38 e 39.

Il Gruppo di Studio, costituito dal Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno con Delibera presidenziale n. 88 del 05/11/2001¹²⁰, avente ad oggetto la redazione di una nuova "Ordinanza per sosta temporanea delle merci in banchina", ha svolto un approfondimento generale ed applicativo **dell'istituto del deposito temporaneo di merci e/o materiali su aree portuali ex art. 50, e artt. 38, 39, reg. nav. mar.**

In via preliminare, il Gruppo di esperti ha condotto uno studio relativo all'attuale applicazione o disapplicazione dell'istituto in oggetto nelle principali realtà portuali italiane, con specifica disamina delle problematiche di carattere giuridico ed operativo, emerse in questi ultimi anni nello scalo portuale salernitano.

Derivativamente, sono stati individuati alcuni fondamentali lineamenti di politica marittimo-portuale, e sicuri profili disciplinari di carattere tecnico-giuridico ed operativo, idonei a risolvere le problematiche sopra cennate, ed a presiedere alla redazione di una nuova "Ordinanza" in materia, diretta ad instaurare una disciplina più rispondente alla realtà portuale salernitana.

Nell'ambito dei proficui lavori, è stato mostrato come, nello scenario attuale delle attività marittimo-portuali, emergente nella disciplina dell'ordinamento giuridico speciale italiano di diritto della navigazione, s'imponga sempre più in via residuale, da parte delle Pubbliche Amministrazioni Marittime periferiche, e, in particolare, delle Autorità Portuali, **il ricorso all'istituto del deposito temporaneo di merci e/o materiali su aree portuali** (non in concessione), per un periodo di tempo eccedente quello necessario alle ordinarie operazioni portuali, previsto negli artt. 50, 64, 65, c. nav., e negli artt. 38 e 39, reg. nav. mar.

Difatti, nelle principali realtà portuali italiane, comunitarie ed internazionali, è stato ritenuto oramai più conveniente e proficuo regolare l'uso e l'occupazione del demanio portuale mediante "l'affidamento concessorio", ai sensi dell'art. 36, c. nav., e dell'art. 18, l. n. 84/94.

¹²⁰ Si tratta del medesimo Gruppo di Studio che, con la stessa Delibera presidenziale, è stato incaricato di redigere il "Regolamento" locale in materia di rilascio di autorizzazioni e concessioni, ampiamente esaminato *supra*.

In via definitiva, il Gruppo di Studio ha verificato che, effettivamente, il corretto e puntuale esercizio dello strumento dell'“affidamento concessorio”, da parte del Pubblico Potere Marittimo, potrà, vieppiù, contribuire a determinare ed a consolidare l'ulteriore e progressivo sviluppo della produttività portuale, in ottemperanza ai principi della sicurezza, della concorrenza, dell'efficienza e della speditezza delle operazioni portuali.

Nel corso dei lavori, è stato rilevato come, nella pratica mercantile di alcune realtà portuali italiane, che applicano, almeno in alcune evenienze, l'istituto *de quo*, quest'ultimo, pur essendo in alcuni casi regolato espressamente **con ordinanza** (art. 38, reg. nav. mar.) o **con decreto**, venga, di fatto, convenientemente sottratto, dalla stessa Pubblica Amministrazione Marittima, al profilo tariffario formalmente stabilito. In molti casi, infatti, le tariffe previste, se applicate rigidamente, verrebbero ad incidere negativamente sullo sviluppo delle imprese portuali, a causa dell'alto costo praticato in costanza delle c.d. quindicine (tradizionale parametro di misurazione della durata minima dell'utilizzazione temporanea consentita, includente alcuni giorni di franchigia)¹²¹.

Pertanto, la prassi, invalsa usualmente negli uffici demaniali, è consistita nell'applicare al deposito temporaneo **le tariffe formalmente previste in caso di affidamento concessorio**, siccome stabilite dalle Delibere dei Comitati Portuali per le singole tipologie merceologiche trattate nel porto di riferimento. In tali casi, qualora il deposito della merce si prolunghi oltre il periodo massimo stabilito (di solito di sessanta giorni), gli uffici competenti preferiscono traumaticamente interrompere il regime

121 La c.d. “quindicina” rappresenta il tradizionale parametro di misurazione della durata minima dell'utilizzazione consentita in materia di deposito temporaneo, *ex art. 50, c. nav.*, adottato dalle Pubbliche Amministrazioni Marittime. Generalmente le “quindicine” possono arrivare fino ad un massimo di sessanta (4 quindicine) o di novanta (6 quindicine) giorni. Naturalmente, il canone da corrispondere per la sosta temporanea delle merci nelle aree libere, stabilito con Ordinanza dal Capo del Compartimento, si incrementa proporzionalmente in base alla durata dell'occupazione, fino a raggiungere costi elevatissimi (almeno in teoria). Ai sensi dell'art. 38, reg. nav. mar, la prima quindicina include, di solito, in sé, alcuni giorni di franchigia. Cosicché, se la merce viene spostata prima della scadenza del periodo di franchigia, l'operatore portuale non deve corrispondere alcunché alla Pubblica Amministrazione Marittima. Viceversa, il deposito temporaneo *ex art. 50, c. nav.*, non può avere carattere continuativo: la merce, cioè, non può occupare l'area portuale comune oltre il termine massimo stabilito; in caso contrario, può essere disposto lo sgombero d'ufficio. Tutto ciò anche al fine di evitare la illegittima assimilazione sostanziale di questo istituto con quello della concessione *ex art. 36, c. nav.*, ed *ex art. 18, l. n. 84/94*. Questo principio generale può essere espressamente derogato da parte della Pubblica Amministrazione Marittima, nell'ambito dei porti caratterizzati da una particolare carenza di spazi operativi portuali, e da una difficile e complicata gestione degli stessi. In tali casi, l'Autorità competente può legittimamente decidere di consentire la durata dell'occupazione temporanea “oltre un dato periodo di tempo” (ad esempio, “oltre il 50° giorno”, *cfr.*, sul punto, il doc. 6, lett. e)), prevedendo, altresì, un incremento notevolissimo del canone dovuto, a meno che la merce, dichiarata abbandonata alla Dogana, non sia custodita in appositi recinti doganali.

formale di sosta temporanea di qualche giorno, al fine di evitare il rischio della totale assimilazione di questo istituto a quello della concessione (ex art. 39, reg.nav.mar.).

Inoltre, vanno segnalate ulteriori conseguenti tendenze, affermatesi nell'ambito della politica di sviluppo di alcuni scali portuali italiani: a) quella, più circoscritta, volta ad **autorizzare** sperimentalmente, soltanto a favore di specifici soggetti (per lo più imprenditori portuali-vettori di servizi di linea), **il deposito temporaneo di banchine ed aree portuali** ad dirittura per un anno, predisponendo **un'area c.d. dedicata**, in uso esclusivo, ex art. 50, c. nav., attraverso una specifica regolamentazione autorizzatoria, svincolata da quella disposta *erga omnes* con ordinanza; b) quella, più generale, di convertire, in via preferenziale, progressiva e definitiva, la destinazione delle aree demaniali libere, e, quindi assentite agli utenti in regime di deposito temporaneo, in quella di aree governate da concessioni pluriennali.

Tutto ciò ha relegato, di fatto, l'istituto previsto dall'art. 50, c. nav., ad un ruolo meramente residuale, e, essenzialmente, complementare all'utilizzo dello strumento della concessione demaniale marittima.

Sottolineate le linee fisionomiche della vicenda *de qua*, il Gruppo di Studio ha preso atto delle cospicue difficoltà operative di applicazione, nel porto commerciale di Salerno, dell'istituto in esame, e, quindi, delle Ordinanze vigenti, emesse dalla Capitaneria di Porto di Salerno (N°52/94 e N°14/00, e successive modificazioni e/o integrazioni), dirette a disciplinare il deposito temporaneo delle merci in banchina o in altre aree portuali; difficoltà applicative connesse, soprattutto, con le modalità di riscossione dei canoni dovuti.

Il Gruppo di esperti ha, così, dettato i seguenti principi generali, idonei a configurare la regolamentazione oggettiva dell'istituto *de quo*:

1. a seguito dell'istituzione del codice doganale comunitario¹²², il regime del deposito temporaneo su aree pubbliche ha finito per riguardare esclusivamente le merci "comunitarie". Difatti, come è noto, le merci extracomunitarie devono essere necessariamente depositate su aree recintate in regime doganale "di temporanea custodia", la cui regolamentazione non può prescindere dal rilascio di un atto concessorio ex art. 36, c. nav. od ex art. 18, l. n. 84/94;
2. al fine di razionalizzare e contemperare le esigenze delle imprese portuali (che necessitano di spazi operativi sempre più ampi e di periodi di tempo variabili), con la disposizione dell'art. 39, ultimo

¹²² Cfr. Reg. (CEE), n. 2913/92 del 12 ottobre 1992, pubblicato nella G.U.C.E. 19 ottobre 1992, n. L 302, entrato in vigore il 22 ottobre 1992. Cfr., pure, Reg. (CEE), n. 2454/93 del 2 luglio 1993, pubblicato nella G.U.C.E. 11 ottobre 1993, L 253, entrato in vigore il 14 ottobre 1993; art. 1, Reg. (CE), n. 482/96; art. 4, Reg. (CE), n. 2787/2000.

- comma, reg. nav. mar. – che prevede appunto l'applicazione del **regime concessorio**, qualora **l'utilizzazione abbia carattere continuativo** – occorre stabilire la durata massima dell'utilizzazione consentita (incluso il periodo di franchigia di 5 giorni);
3. risulta opportuno introdurre **l'istituto dell'autocertificazione delle dichiarazioni del rappresentante legale dell'impresa portuale richiedente**, al fine di semplificare le correlative procedure di accertamento da parte della Pubblica Amministrazione Marittima. L'istanza, in carta legale, deve essere presentata entro 24 ore/anzitempo dall'inizio della sosta temporanea richiesta, e deve obbligatoriamente indicare la quantità ed il tipo di merce, corredata dalla sua precisa identificazione. Tutto ciò, in modo che la merce non possa essere sostituita surrettiziamente con altra dello stesso tipo nel corso della occupazione autorizzata (quindi, ad esempio, occorre obbligatoriamente indicare i numeri di matricola per i contenitori, quelli del telaio per le auto, ecc.), ed in modo che essa possa essere sottoposta ad un agevole e trasparente accertamento, ed ordinarsi in rigorosa corrispondenza con la dichiarazione autocertificata dell'impresa da parte del personale pubblico preposto alla vigilanza. Inoltre, nella istanza, occorre specificare il motivo, la durata della sosta, l'individuazione precisa del segmento-settore della relativa area omogenea di cui si chiede l'occupazione temporanea;
 4. si deve obbligatoriamente stabilire una netta demarcazione delle aree portuali destinate al deposito temporaneo, introducendo, accanto alla suddivisione già esistente per tipologie merceologiche omogenee, la divisione ulteriore per settore, inteso quale porzione di area omogenea, di superficie nota e contraddistinta da una sigla alfanumerica, che possa formare oggetto di richiesta;
 5. occorre statuire che il canone, da corrispondersi in relazione alla superficie del segmento-settore richiesto ed alla durata prevista nel provvedimento autorizzatorio, sia determinato diversamente a seconda della tipologia merceologica oggetto della richiesta: **gli importi fissi a mq/giorno devono essere stabiliti secondo parametri derivanti da puntuali calcoli economici, volti a quantificare la utilizzazione, sia orizzontale che verticale, del suolo demaniale, e, quindi, idonei ad individuare il vantaggio ed il correlativo costo a mq/giorno per specifica categoria merceologica; ovvero devono essere stabiliti sulla base dei medesimi criteri deliberati per l'utilizzo delle aree in concessione;**
 6. nell'ambito di applicazione del regime del deposito temporaneo di merci e/o materiali in banchina ed in altre aree portuali, deve essere contemplata, come necessaria ed obbligatoria, **la realizzazione di una oggettiva rotazione “tra gli operatori portuali richiedenti”**

all'interno di ciascuna area portuale destinata al deposito di tipologie merceologiche omogenee. Tale rotazione deve fungere anche da criterio di preferenza, nel caso di domande concorrenti, aventi ad oggetto lo stesso settore, e la medesima scansione temporale. Il *turn over* in questione deve essere regolato, per ciascuna area funzionale omogenea, anche sulla base del numero di operatori portuali operanti nella stessa, e dell'entità dei traffici di cui essi sono portatori. In tal senso, ove gli operatori di una data area omogenea non siano numerosi, la rotazione degli stessi, naturalmente, sarà molto frequente; se uno o più operatori risultino titolari della maggioranza di traffici relativi ad un determinato settore merceologico, essi avranno diritto ad essere autorizzati al deposito temporaneo più frequentemente di altri, secondo i superiori interessi pubblici della efficienza e della produttività portuali. In tal senso, fungono, **quali principi cardine fondamentali per la corretta applicazione dell'intera disciplina de qua, sia il presupposto della diversificazione merceologica del demanio portuale in aree tipologicamente omogenee, sia quello costituito dalla necessaria corrispondenza tra il tipo di merce autorizzata-depositata, e la qualificazione tipologica dell'area portuale in cui la merce è ubicata.** Tutto ciò vale anche in riferimento al principio della flessibilità portuale, che – salvo il caso astratto di aree totalmente libere – può eventualmente applicarsi soltanto **nell'ambito di aree funzionalmente omogenee** (ma parzialmente già assentite), previo consenso del soggetto giuridico legittimato all'occupazione temporanea.

Nella segnata prospettiva, il Gruppo di Studio ha evidenziato, ancora una volta, la rilevanza, ma anche il carattere necessariamente residuale e complementare con lo strumento concessorio, che l'applicazione dell'istituto in esame dovrebbe assumere nei porti commerciali italiani. Un'applicazione che, nel suo ambito operativo, al pari di ciò che avviene nel rilascio delle concessioni demaniali marittime ex art. 18, l. n. 84/94, sarebbe opportuno vincolare funzionalmente all'uso preferenziale degli ormeggi, ed al calendario delle partenze e degli arrivi dei servizi di linea programmati nello scalo di riferimento. Dal segnato angolo visuale, le banchine e le aree retrostanti si presentano, a livello logico-operativo, quali polmoni delle attività marittimo-portuali attinenti al regolare traffico di linea.

Per tal modo, il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Salerno, nell'adunanza del 17/12/2002, avente ad oggetto il "*Rapporto tra aree portuali in concessione ex art. 18 della legge 84/94 ed aree libere, da destinare al deposito temporaneo di merci, disciplinato dall'art. 50 del Codice della Navigazione*", ha esaminato e condiviso compiutamente la Relazione del 16/12/02, sull'attività svolta dal medesimo Gruppo di Studio, in merito alla elaborazione del "*Regolamento per il rilascio/rinnovo delle concessioni ex art. 18, l. 84/94*", che

ha proposto un rapporto tra aree portuali da rilasciare in concessione (ex art. 18, l. n. 84/94), ed aree portuali libere (da disciplinare ai sensi dell'art. 50, c. nav.) rispettivamente dell'80% e del 20%¹²³.

Successivamente, in seguito al rilascio delle concessioni demaniali nel porto di Salerno, l'Autorità Portuale, tenuto conto delle vigenti Ordinanze della Capitaneria di Porto di Salerno (N° 52/94, N°14/00 e successive modificazioni ed integrazioni), e delle Ordinanze dell'Autorità Portuale di Salerno (N°20/02, N° 22/02, N°04/03 e N° 18/03, diretta, quest'ultima, a disciplinare i canoni da applicare in materia), e dei significativi approfondimenti condotti dal Gruppo di esperti, ha rimarcato, vieppiù, la necessità della formalizzazione di una disciplina più rispondente alla realtà portuale salernitana. Tutto ciò, sulla scorta della mutata realtà dei traffici commerciali, e delle operazioni portuali che si svolgono nello Scalo salernitano, nonché del rinnovato assetto degli ambiti operativi e della viabilità portuale.

Pertanto, il Comitato Portuale, nella Delibera del 07.04.2004 (Reg. Gen. N. 04), avente ad oggetto: "Autorizzazioni ex art. 50 c. n. Indirizzi per la valutazione di istanze concorrenti", sulla base del materiale scientifico ed operativo illustrato, ha fornito le seguenti essenziali linee guida al Gruppo di Studio per la continuazione dei lavori scientifici, avviati per l'elaborazione dell'Ordinanza in materia:

- diversificazione della validità temporale delle autorizzazioni in relazione alle tipologie merceologiche;
- nel caso di concorrenza di domande tra imprese terminaliste, l'assegnazione delle aree può essere collegata al volume del traffico, atteso che il terminalista può depositare ogni tipo di merce nella propria area, secondo quanto stabilito dal Comitato Portuale nella adunanza in data 22.12.2003 (Reg. Gen. N. 40). Inoltre, un ulteriore criterio di preferenza nella valutazione potrebbe essere rappresentato dall'entità dei traffici programmati e dei traffici pregressi;
- se, alla scadenza dell'autorizzazione ex art. 50, c. nav., l'impresa presenta istanza di rinnovo e non pervengono altre istanze concorrenti (per la stessa area e per lo stesso periodo), l'area potrà anche non essere sgomberata, purché l'impresa richiedente dichiari che la merce depositata è diversa, rispetto a quella precedentemente giacente.

¹²³ Nella sua Delibera, il Comitato Portuale ha dichiarato, infatti, di esprimere parere favorevole alla seguente ripartizione delle aree operative del porto commerciale di Salerno, da attuare con l'imminente rilascio delle autorizzazioni ex art. 16, l. n. 84/94, e delle concessioni demaniali ex art. 18, cit.l., successivamente all'emanando Regolamento locale in materia (poi approvato con Ordinanza N° 08/2003):

- 80% delle aree da rilasciare in concessione alle imprese ex art. 16, legge 84/94;
- 20% delle aree da lasciare libere e da disciplinare ai sensi dell'art. 50 del codice della navigazione.

Alla luce delle direttive impartite, il Gruppo di esperti ha svolto una ulteriore disamina riepilogativa di tutte le disposizioni applicabili in materia nel porto commerciale di Salerno¹²⁴, e di tutti gli approfondimenti precedentemente condotti. È stato, così, acclarato come le caratteristiche operative e commerciali, che contrassegnano il porto di Salerno, abbiano oramai determinato l'esigenza di configurare una regolamentazione che consenta di rilasciare le autorizzazioni *ex art. 50, c. nav.*, direttamente a Consorzi d'Imprese¹²⁵. In particolare, deve trattarsi di Consorzi tra imprese portuali autorizzate *ex art. 16, l. n. 84/94*, che debbono essere costituiti in relazione all'omogeneità della tipologia merceologica esercitata, e, derivativamente, alla identità delle aree portuali utilizzate in regime di deposito temporaneo nello Scalo di Salerno, ai sensi del vigente Piano di Riparto.

Secondo questa nuova disciplina, l'Autorità Portuale rilascia l'autorizzazione *ex art. 50, c. nav.*, direttamente al Consorzio, mediante il pagamento fisso di un canone trimestrale, in sostituzione del criterio tradizionale fondato sulle c.d. quindicine. Si passa, dunque, da un regime autorizzativo quindicinale ad una autorizzazione di validità trimestrale, che prevede, appunto, il pagamento fisso di un canone anch'esso trimestrale, e uniformato ai criteri stabiliti per il regime concessorio nel porto in oggetto. Si realizza, di fatto, una sorta di "affidamento temporaneo" in concessione, a favore del Consorzio autorizzato, dell'area portuale destinata dall'Ente alla sosta temporanea delle merci, in relazione ad una data tipologia omogenea di traffico espletata nel porto di Salerno, sulla base della ripartizione merceologica dell'ambito portuale. Nel contempo, la rotazione tra le imprese portuali per l'utilizzo delle aree libere, relative ad un dato comparto merceologico, si realizza autonomamente, ed in forza di accordi privati di carattere negoziale, tra i soggetti giuridici consorziati, all'interno del Consorzio, titolare dell'autorizzazione *ex art. 50, c. nav.*,

124 Tra queste, evidenziamo l'Ordinanza N° 25/04 del 03/12/2004 dell'Autorità Portuale di Salerno (che ha rapportato il canone delle autorizzazioni *ex art. 50, c. nav.*, a quello delle concessioni demaniali marittime per attività terminalistica *ex art. 18* della legge n. 84/94, e l'Ordinanza N° 52/94 del 15/06/2004 della Capitaneria del porto di Salerno (e successive modificazioni ed integrazioni).

125 Cfr. Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., p. 71, secondo cui occorre evidenziare gli effetti che le modificazioni verificatesi nello scenario mondiale delle attività marittimo-portuali e nel sistema dei traffici internazionali producono sul fenomeno giuridico marittimo, e, dunque, sulla **disciplina degli strumenti di utilizzazione del demanio portuale**, sia sul piano giuridico che su quello economico. Disciplina che deve oggi atteggiarsi e modellarsi su realtà imprenditoriali moderne, prodotto della globalizzazione, caratterizzate da integrazioni strutturali e/o funzionali, da fusioni, acquisizioni, alleanze, consorzi. Per un'attenta e completa analisi dei profili maggiormente significativi delle attuali e più avanzate forme di cooperazione fra imprese di trasporti containerizzati, cfr. Renato Midoro-Alessandro Pitto, *Il settore dei traffici containerizzati tra cooperazione e competizione*, in: "Trasporti", EUT, Trieste, 1999, p. 130 e ss.

e, nel caso specifico, del “*Consorzio Concessionari del Molo Trapezio*”, costituito appositamente per implementare alcune infrastrutture relative alla *Port Security* nell’ambito del porto commerciale di Salerno.

In particolare, il Gruppo di esperti, da un lato, ha reputato di dover semplificare le procedure relative alla rotazione tra le imprese portuali per l’utilizzo delle aree comuni; dall’altro, ha ritenuto che fosse impossibile continuare ad applicare il regime che contrassegna tradizionalmente l’istituto del deposito temporaneo *ex art. 50, c. nav.*, per quanto concerne la determinazione del corrispettivo dell’occupazione temporanea, fondata sul conteggio della singola unità (in questo caso, del singolo contenitore) per singolo giorno. In tal senso, è risultato più conveniente ed opportuno, a favore sia dell’Ente, sia del privato, utilizzare, quale criterio di calcolo, la dimensione della superficie autorizzata, ed applicare alla fattispecie *de qua* il canone corrispondente, previsto nell’ambito dei rapporti concessori in atto nel porto di Salerno, per quella data area affidata temporaneamente¹²⁶.

È stato, così, elaborato il testo dell’Ordinanza N° 04/05, volta all’emanazione di una specifica disciplina per regolamentare l’area a rotazione “Contenitori”, rientrante nel compendio di un Consorzio di Imprese. Invero, attesa la specialità e la delicatezza dell’argomento trattato per la prima volta nel porto di Salerno, l’Autorità ha ritenuto di adottare un atto normativo provvisorio della **durata di mesi sei**, rinnovabile, previa verifica ed eventuale revisione, che consenta l’immediata applicazione delle tariffe e, nel contempo, l’analisi delle eventuali problematiche applicative insorgenti.

Con la Ordinanza *de qua*, è stato prescritto espressamente, all’art. 1, che, **a decorrere dal 1° maggio 2005**, le autorizzazioni per deposito temporaneo dei contenitori in banchina, ai sensi dell’art. 50, c. nav., nell’area a rotazione di cui alla variante del P.O.T. 2004-2006, approvato nel febbraio 2004, possano avere durata fino a 90 giorni, ed essere rilasciate anche a **Consorzi d’Imprese**. Nell’ambito delle Imprese consorziate, solo quelle in possesso di autorizzazione per lo svolgimento delle **operazioni portuali per la categoria merceologica dei “Contenitori” possono utilizzare la predetta area a rotazione ex art. 50, c. nav.**

Nell’ART. 2 dell’Ordinanza, al cui testo integrale si rinvia (cfr. doc. 4), si stabilisce che, in deroga a quanto espressamente previsto dalla tabella in allegato 1) alla Ordinanza n° 25/04 del 03/12/2004, **il canone da corrispondere per il rilascio dell’autorizzazione in oggetto è calcolato a metri quadri, applicando la tariffa per area scoperta (Delibera n° 17 del 17/12/2002**

¹²⁶ Lo stesso criterio sarà adottato anche per i Consorzi di Imprese in via di costituzione, in relazione all’utilizzo delle aree comuni, in riferimento ai comparti merceologici dei Rotabili e delle Merci Varie.

del Comitato Portuale), commisurato al periodo di validità dell'autorizzazione.

L'ART. 3 dell'Ordinanza stabilisce che, per quanto non espressamente previsto dalla medesima, si applicano, se compatibili, le Ordinanze che disciplinano il deposito temporaneo di merci in banchina *ex art. 50, c. nav.*, nonché le norme del codice della navigazione e le altre leggi e regolamenti, secondo l'ordine determinato dall'art. 1 del codice della navigazione, mentre, ai sensi dell'art. 4, è abrogata ogni norma in contrasto, anche parziale, con le norme della presente Ordinanza.

L'ART. 6 dell'Ordinanza sancisce, inoltre, che i contravventori alle norme contenute nella medesima debbano essere perseguiti ai sensi e con gli effetti degli artt. 1164, 1165 e 1174, *c. nav.*, sempre che il fatto non costituisca più grave reato. Inoltre, nei confronti dei contravventori, verrà ordinata dalle competenti Autorità l'immediata rimozione delle merci abusivamente depositate; in caso di mancata ottemperanza, sarà disposta la rimozione d'ufficio della merce stessa.

Attesa la validità della descritta regolamentazione, l'Autorità Portuale di Salerno ha avviato l'elaborazione di una disciplina simile, da applicare a favore di **Consorzi di Imprese**, operanti nel porto di Salerno, rispettivamente nell'ambito dei settori merceologici dei Rotabili e delle Merci Varie.

Risulta evidente che il Gruppo di Studio e l'Autorità Portuale hanno inteso modellare **la disciplina relativa agli strumenti di utilizzazione del demanio portuale** e, nel caso di specie, **la disciplina del deposito temporaneo delle merci e/o materiali su aree portuali *ex art. 50, c. nav.***, anche sulla scorta dei nuovi fenomeni giuridici ed economici, prodotto della globalizzazione, e delle nuove forme giuridiche di cooperazione e di integrazione marittimo-portuale: la Pubblica Amministrazione Marittima, che con ponderazione regola l'esercizio dell'azione amministrativa, perseguendo gli interessi pubblici canonizzati nelle norme organizzative di riferimento, viene sempre più frequentemente ad avere, quali interlocutori privati, soggettività più o meno complesse, caratterizzate da integrazioni strutturali e/o funzionali, da fusioni, acquisizioni, alleanze, e soprattutto consorzi¹²⁷. Di qui, l'opportunità, sentita dall'Autorità Portuale di Salerno, di predisporre apposite regolamentazioni che, tipizzando queste nuove forme giuridiche di collaborazione marittimo-portuale, favoriscano l'esercizio delle operazioni portuali nel porto di Salerno, sempre nella massima attuazione degli interessi pubblici primari, della produttività, della occupazione e della sicurezza portuali¹²⁸.

¹²⁷ Querci E.O., *Globalizzazione*, cit., p. 117 e ss.

¹²⁸ Nella segnata direzione, si pone anche lo studio avviato dall'Autorità Portuale di Salerno in relazione alla "gestione della *safety*", nell'ambito della regolazione dell'attività esplicata dal "Consorzio di Imprese" che opera in regime di deposito temporaneo *ex art. 50, c. nav.*

6. GRUPPO DI STUDIO PER LA REDAZIONE DEL REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ INDUSTRIALI, ARTIGIANALI, COMMERCIALI, AI SENSI DELL'ART. 68, C.N. (DOC.5)

- ORDINANZA N° 19/03

FONTI NORMATIVE:

codice della navigazione: art. 68;

regolamento per la navigazione marittima: art. 61.

Nell'ambito della disciplina regolamentare, avente carattere "locale", che in via facoltativa l'Autorità Portuale di Salerno ha inteso predisporre a favore dell'utenza portuale, risulta particolarmente rilevante anche "il *Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Salerno ai sensi dell'art. 68 C.N.*"

L'atto normativo *de quo* è stato approvato e reso esecutivo con Ordinanza N°19/03, in data 29 dicembre 2003. Esso è entrato in vigore il 19 gennaio 2004, e produce effetto abrogante di ogni precedente disposizione adottata dall'Autorità Marittima o Portuale in materia, e, comunque, con esso incompatibile (art. 16, Regolamento).

Il Gruppo di Studio, nominato appositamente per l'elaborazione di questo Regolamento, ha svolto una preliminare indagine sulla dibattuta nozione di "servizi nei porti"¹²⁹, quale risulta, in via ermeneutica, dalla previgente disciplina del codice della navigazione, al fine di identificare il significato primigenio del regime giuridico posto nell'art. 68, c. nav, e quello che esso ha assunto, successivamente, con la riforma della legislazione portuale (legge n. 84/94), e la conseguente introduzione di nuove e distinte categorie di attività portuali.

Per il vero, la dottrina italiana (Sirianni), previgente all'emanazione della l. n. 84/94, definiva i "servizi portuali" come le attività, individuate dal legislatore, che hanno lo scopo di consentire l'uso comune del porto da parte dei privati, come, ad esempio, l'accesso nel porto e l'accosto della nave, i rifornimenti, il carico e lo scarico delle merci, l'imbarco e lo

Come è noto, infatti, in ciascuna impresa, il soggetto responsabile della sicurezza è il datore di lavoro. Ma, nel caso del Consorzio in oggetto, una pluralità di imprese opera contestualmente in ambito portuale, ed i responsabili della sicurezza continuano ad essere i datori di lavoro delle imprese stesse. L'Autorità Portuale, pertanto, ravvisando nella descritta fattispecie, così configurata, la possibile verifica di eventuali problematiche di coordinamento e di sicurezza, sta studiando opportunamente una appropriata disciplina, affinché l'organizzazione del lavoro e la gestione della *safety* in porto, che rappresentano una priorità negli interessi pubblici da perseguire e da tutelare, siano imputati direttamente al Consorzio stesso.

¹²⁹ Sul punto, vedasi quanto già esplicito in materia di "Servizi portuali", *supra*, par. 4, punto A), p. 31 e ss.

sbarco dei passeggeri: esigenze, queste, soddisfatte rispettivamente dal pilotaggio, dal rimorchio, dal *buncheraggio*, dal rifornimento idrico delle navi, dalla raccolta dei rifiuti a bordo, dalle prestazioni di palombari, dagli ormeggiatori e dai battellieri, dal lavoro portuale¹³⁰.

Nonostante la locuzione “servizi portuali” sia stata sempre usata in modo corrente nella dottrina e nella giurisprudenza italiane, essa veniva richiamata dal codice della navigazione soltanto nell’art. 116, c. nav., nell’art. 60, reg. nav. mar., e, successivamente, nell’art. 20, l. n. 84/94, in riferimento ai servizi tecnico-nautici. In tutti gli altri casi, la disciplina dei servizi sopra ricordati era ed è tuttora rubricata nel codice della navigazione (titolo III, artt. 62-107), e nel suo regolamento esecutivo (parte marittima, titolo III, artt. 59-218), sotto il titolo “servizi nei porti”¹³¹.

In contrapposizione alla indicata categoria dei “servizi nei porti”, sempre nell’ambito della disciplina previgente, s’impondeva, quella, distinta, dei “servizi nei porti previsti e regolati dagli artt. 68, c. nav., e 61, reg. nav. mar.”; questi ultimi, per non essere stati singolarmente individuati e definiti dalle norme dell’ordinamento speciale del diritto della navigazione, sono stati sempre qualificati come “servizi innominati”¹³².

Nel suo significato originario ed in quello attuale, l’art. 68, c. nav., riconosce a chiunque il diritto di esercitare una qualsiasi attività all’interno dei porti. Ma, spetta al Comandante del porto sia il potere di vigilanza sull’esplicazione di tale attività¹³³, sia quello disciplinare (art. 1249, comma primo, n. 2, c. nav.) sulle persone indicate dall’art. 68, c. nav. Nel segnato contesto, il precetto costituzionale contenuto nell’art. 41, Cost., avente ad oggetto la libera iniziativa economica privata, risulta limitato non solo dal potere di vigilanza esercitato dal Comandante del Porto, ma anche dalla possibilità che quest’ultimo restringa ad un numero limitato le imprese che esercitino un’attività ex art. 68, c. nav.¹³⁴.

130 Cfr., sul punto, Longobardi, *I porti marittimi*, Giappichelli, Torino, 1997, pp. 246-247.

131 *Idem*.

132 *Idem*.

133 Come già esplicitato, nei porti di maggiore rilevanza, tale potere spetta al Presidente dell’Autorità Portuale, ai sensi dell’art. 8, comma terzo, lett. h), l. n. 84/94.

134 Cfr., ancora, Longobardi, *I porti marittimi*, cit. L’Autore evidenzia come l’istituto del “numero chiuso” per le imprese sia stato introdotto al fine indicato nella Relazione al codice della navigazione (par. 77), a proposito della disposizione contenuta nell’art. 111, c. nav., secondo cui: “Per evitare un afflusso di imprese portuali che, in varie circostanze, si è rivelato assai dannoso per il servizio, è prevista la possibilità di limitare il numero delle imprese, tenuto conto delle esigenze del traffico”. Come è noto, questo istituto è stato confermato dal legislatore speciale nel 1994, in materia di operazioni portuali (art. 16, comma settimo, l. n. 84/94). Inoltre, secondo l’Autore, l’art. 68, c. nav., sembra porre limiti all’attività d’impresa, sulla base della natura dell’attività svolta. Pertanto, si distingue a seconda che si tratti di attività “nominata” o “tipica”, in quanto ritenuta di utilità portuale, o comunque connessa all’esercizio del porto (ad esempio, una serie di servizi di stretto interesse portuale, come il facchinaggio,

L'Autorità Portuale di Salerno, dopo aver individuato le attività portuali qualificabili come operazioni portuali e come servizi portuali, ha voluto correttamente disciplinare, in modo organico e complessivo, anche tutte quelle attività, svolte nell'ambito della propria giurisdizione, soggette all'art. 68, c. nav. Tutto ciò, affinché, contemperando esigenze di snellimento amministrativo, di semplificazione e di tutela della *privacy*, tutte le attività citate siano monitorate e controllate, anche allo scopo di realizzare un coordinamento generale, inteso a garantire, prioritariamente, la sicurezza portuale e quella dei relativi addetti ai lavori.

L'Autorità Portuale ha inteso, così, disporre precise condizioni giuridiche e fattuali, per conferire maggiore efficienza, economicità ed efficacia all'azione amministrativa in materia, ed al fine di consentire massima concorrenza nell'area commerciale ed imprenditoriale del porto commerciale di Salerno, di quantificare espressamente gli importi relativi al costo dei procedimenti autorizzatori e delle tariffe per l'ottenimento dell'autorizzazione *ex art. 68, c. nav.*, assicurando un idoneo e tempestivo servizio di vigilanza sulle relative attività autorizzate a tutela del primario interesse pubblico della sicurezza portuale.

Il Gruppo di Studio ha proceduto essenzialmente ad identificare ed a classificare le attività soggette alla disciplina *ex art. 68, c. nav.* (artt. 3 - 5, Regolamento); a fissare: a) le norme dirette ad istituire il Registro delle attività, *ex art. 68, comma secondo, c. nav.*, ed i requisiti di idoneità (art. 6, Regolamento); b) i lineamenti del procedimento autorizzativo (art. 7), all'esito del quale viene rilasciato l'Attestato di iscrizione (*rectius*: l'Atto di abilitazione all'esercizio di attività nell'interno dell'area di competenza dell'Autorità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 68, c. nav., *cfr. art. 2 - Definizioni, Regolamento*); c) i Versamenti da effettuare (art. 12); d) la disciplina di attività e/o lavori occasionali (art. 15).

L'art. 3 del Regolamento, al cui testo ufficiale si rinvia per una lettura esaustiva del medesimo, contiene la classificazione delle attività soggette alla disciplina di cui all'articolo 68, c. nav., e, quindi, regolate dal presente Atto normativo, tra le quali si evidenziano: a) i lavori eseguiti da officine meccaniche, elettriche ed elettroniche; b) i lavori di tappezzeria nautica; c) l'attività di revisione delle zattere di salvataggio e di altre dotazioni di sicurezza; d) l'attività di riparazione e sostituzione pneumatici ai veicoli autorizzati ad operare in ambito portuale; e) l'attività di rifornimento alle navi di oli lubrificanti e carburanti a mezzo autobotti; f) l'attività di fornitura, installazione e manutenzione impianti antincendio di bordo,

sono stati riconosciuti dal Cons. Stato, 20 luglio 1995, n. 767, FA, 1995, p. 1591 e ss., come servizi soggetti alla disciplina *ex art. 68, c. nav.*); ovvero nel caso in cui l'oggetto dell'attività imprenditoriale sia di tipo innominato, o comunque non connesso, nemmeno indirettamente, con la funzione portuale. Difatti, nel secondo caso, la restrizione al diritto di insediamento nel porto dovrebbe essere giustificata esclusivamente con esigenze di materiale disponibilità del sito o di sicurezza generale, non ponendosi in questa ipotesi il problema della concorrenza.

ricarica bombole ed estintori; g) l'attività di lavaggio e di stireria; h) l'attività di raccolta rifiuti e pulizia: 1) delle banchine e dei piazzali dai residui delle operazioni di sbarco o imbarco, qualora questa attività non venga esercitata in via diretta dalle imprese portuali che ne sono responsabili; 2) delle aree, degli edifici, o di altri manufatti, in regime di concessione demaniale marittima, ex artt. 36, c. nav., e 18 l. n. 84/94, in regime di consegna ex art. 34, c. nav., o di occupazione temporanea ex art. 50, c. nav., qualora non venga esercitata, in via diretta, dal legittimo utilizzatore; i) l'attività di vigilanza e sorveglianza privata in porto e sulle navi, nonché quella di assistenza al S.V.A.D.; j) le attività esercitate da scuole nautiche, agenzie nautiche, di alloggio, varo, riparazione, manutenzione, locazione, noleggio e trasporto unità da diporto, attività di *parafly* ed intermediazione nella compravendita di unità da diporto; n) le manovre ferroviarie portuali, così come definite dall'Accordo per il "servizio ferroviario nei porti", n° 60, sottoscritto il 18/05/00 tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione (*rectius*: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), FS Cargo ed Assoport, ecc.

Pertanto, mentre l'art. 4 del Regolamento individua partitamente "**le attività non soggette alla disciplina ex art. 68, c. nav.**", l'art. 5 - "Rifornimento Idrico" - stabilisce che l'espletamento del servizio idrico alle navi in porto, qualificato di interesse generale dal D.M. 14 novembre 1994, deve considerarsi rientrante nelle attività ex art. 68, c. nav.¹³⁵.

L'art. 6 del Regolamento prescrive che chiunque eserciti o intenda esercitare un'attività identificata nell'art. 3, nell'ambito della giurisdizione dell'Autorità Portuale, deve essere iscritto nell'apposito Registro all'esito del procedimento amministrativo disciplinato puntualmente nel presente Atto (art. 8, Regolamento).

Al fine di ottenere l'autorizzazione ex art. 68, c. nav., ed il provvedimento di iscrizione nell'istituto Registro, i soggetti interessati devono presentare apposita istanza in carta legale, conforme allo schema allegato al Regolamento stesso, sottoscritta dal titolare e/o dal legale rappresentante, corredata dai documenti indicati dettagliatamente nell'art. 7 del Regolamento.

Tra la documentazione obbligatoriamente richiesta (sul punto si rinvia al testo integrale dell'art. 7 del Regolamento)¹³⁶, si evidenzia: la Dichiarazione resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, con la quale si attesta che la ditta/impresa è in regola con il pagamento dei contributi

¹³⁵ In tal senso, viene richiamato quanto già previsto nell'Avviso pubblico n. 01 del 24 febbraio 2003 (Prot. N. 1209 DE) dell'Autorità, nelle more della definizione delle procedure di evidenza pubblica, previste nell'art. 6, l. n. 84/94.

¹³⁶ Tale documentazione può essere sempre sostituita, ove espressamente previsto, ai sensi dell'art. 46 del D.P.R. 445/00, "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa", da "dichiarazione sostitutiva di certificazione".

previdenziali e assistenziali, nonché con quelli previsti dalla normativa di settore in tema di assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (f); la Dichiarazione resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, circa il possesso dei requisiti previsti dalla normativa in vigore per l'esercizio dell'attività indicata, i titoli professionali ed il grado di istruzione (j); la Quietanza di pagamento di Euro 100, a titolo di spese di istruttoria (k).

L'Autorità Portuale si riserva la facoltà di richiedere ogni altra documentazione e/o adempimento previsti in forza di specifiche disposizioni di legge, anche sopravvenute, relative all'attività da esercitare, o motivate da successive esigenze istruttorie, nonché, in relazione alla natura e all'oggetto dell'attività da realizzare, la presentazione di apposita polizza assicurativa a copertura di tutti i rischi di danni a persona e/o a cose di terzi.

L'art. 8 del Regolamento disciplina lo svolgimento del procedimento istruttorio, contrassegnato da un preliminare esame di ammissibilità della domanda, e dalla verifica del possesso dei requisiti necessari per l'esercizio dell'attività postulata e della conformità della documentazione allegata a quanto disposto espressamente nel Regolamento. Nel caso di esito positivo dell'istruttoria (a cui possono partecipare anche altre Autorità amministrative), viene formalizzato il provvedimento autorizzativo all'esercizio dell'attività richiesta e di iscrizione nell'apposito Registro.

Il Regolamento in oggetto disciplina dettagliatamente i "Versamenti" che il soggetto istante deve effettuare per potere essere ammesso all'istruttoria procedimentale (Euro 100, in caso di prima istanza; Euro 50, in caso di domanda di rinnovo), indipendentemente dall'esito della medesima e, nel caso di iscrizione, prescrive il versamento di Euro 500, a titolo di tariffa, per il connesso servizio di vigilanza sulle attività, effettuato dall'Autorità.

Il Regolamento disciplina anche le "Vicende relative ai requisiti per l'esercizio dell'attività autorizzata ed obblighi generali posti a carico dei soggetti abilitati" (art. 13), gli istituti della "non iscrizione, sospensione, decadenza e revoca" (art. 14), e la particolare fattispecie relativa allo "svolgimento di attività e/o lavori occasionali" (art. 15), cioè all'esercizio delle attività di cui all'art. 3 del Regolamento, nell'ambito portuale e/o a bordo delle navi, per una durata inferiore a trenta giorni ed occasionalmente.

Giova evidenziare come, per la prima volta, le attività ex art. 68, c. nav., abbiano ricevuto una puntuale, approfondita e complessa disciplina attuativa rispetto alle scarse e generali norme poste nel codice della navigazione e nel suo regolamento esecutivo. Effettivamente, soprattutto dopo l'emanazione della legge n. 84/94, che individua ed introduce diverse e nuove categorie di attività portuali, l'Autorità Portuale di Salerno ha correttamente ritenuto di dover procedere ad un'attenta individuazione e regolamentazione delle stesse, non solo mediante i "Regolamenti locali",

imposti dalla stessa normativa primaria e secondaria di settore, ma anche, in via facoltativa, attraverso apposite discipline regolamentari locali. Difatti, come ognuno vede, il presente atto normativo disciplina le attività soggette all'art. 68, c. nav., nel porto commerciale di Salerno, le individua e le classifica partitamente, introduce una regolamentazione certa, relativa a tutte le vicende giuridiche delle stesse. L'Autorità Portuale di Salerno, anche in siffatto contesto, si è caratterizzata per il corretto ed imparziale esercizio dell'azione amministrativa, e per aver offerto agli utenti portuali gli strumenti adeguati per attecchire opportunamente i propri rapporti con la Pubblica Amministrazione Marittima, nell'esercizio del diritto costituzionale di libera iniziativa economica, limitato, però, da imposizioni di ordine pubblicistico e di mercato.

Per il vero, occorre rilevare, anche in questo caso, la completezza e la raffinatezza giuridica del Regolamento predisposto dal Gruppo di Studio, e formalizzato successivamente dall'Autorità Portuale di Salerno con l'Ordinanza N° 19/03, di cui si raccomanda la lettura integrale (doc. 5).

Di particolare pregio, in coerente attuazione dei principi di snellimento, efficacia e velocizzazione dell'azione amministrativa, introdotti dalla l. n. 241/90, risulta essere lo schema allegato al Regolamento medesimo. Esso, infatti, fornisce ad ogni imprenditore, che sia interessato ad esercitare una delle attività individuate e classificate, la guida preconformata dell'istanza da presentare al Pubblico Potere Marittimo, con l'indicazione precisa della documentazione accessiva richiesta. In tal modo, il Regolamento consegue anche lo scopo di eliminare qualsiasi equivoco interpretativo ed applicativo.

ELENCO DEI DOCUMENTI

DOCUMENTO 1:

Ordinanza N°10/01, del 27 dicembre 2001, avente ad oggetto il "Regolamento per l'individuazione dei servizi portuali ammessi nel porto di Salerno, ex art. 16, l. 84/94" (cfr. anche la successiva Ordinanza N°03/04, del 20 gennaio 2004, sostanzialmente simile alla prima).

DOCUMENTO 2:

Ordinanza N°08/2003, del 4 aprile 2003, avente ad oggetto il "Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 (operazioni portuali), per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio; rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 legge 84/94 nel porto di Salerno, di durata non superiore al quadriennio".

DOCUMENTO 3:

Ordinanza N°02/04, del 20 gennaio 2004, avente ad oggetto il "Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno di durata non superiore al quadriennio per l'anno 2004 e relative domande integrative".

DOCUMENTO 4:

Ordinanza N°04/05, del 31 marzo 2005, avente ad oggetto la regolamentazione del deposito temporaneo ex art. 50, c. nav., per la categoria merceologica dei "CONTENITORI".

DOCUMENTO 5:

Ordinanza N°19/03, del 29 dicembre 2003, avente ad oggetto il "Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Salerno, ex art. 68 del codice della navigazione".

Documento 1

ORDINANZA N° 10/01

Il Presidente:

VISTA la legge 84/94 “Riordino della legislazione in materia portuale”, ed in particolare l’art. 16, comma 1, che definisce le “operazioni portuali” ed i “servizi portuali”;

VISTA la legge 186/2000 che, tra l’altro, modifica l’art. 16 della legge 84/94;

VISTO il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/02/2001 n. 132 che determina i criteri vincolanti per la regolamentazione, da parte delle Autorità Portuali e Marittime, dei servizi portuali, ai sensi dell’art. 16 della legge 84/94;

VISTA la circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. DEM3/1940 del 31/07/2001, recante direttive in ordine alla concreta applicazione del D.M. 132 del 06/02/2001;

TENUTO CONTO che a norma dell’art. 2, comma 5 del decreto sopracitato, questo Ente deve individuare i servizi portuali ammessi “... sulla base delle esigenze operative del porto, delle imprese autorizzate e operanti, e delle specifiche necessità risultanti dall’organizzazione locale del lavoro portuale”;

TENUTO ALTRESÌ CONTO che per servizi portuali devono intendersi le “... attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali...” (art. 2, comma 1, D.M. 132/01);

CONSIDERATO che, a norma dell’art. 3, comma 2 del citato decreto, l’Autorità Portuale “... determina annualmente, assicurando la più ampia concorrenza, il numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare per l’anno successivo per lo svolgimento di ciascun servizio portuale ...”;

TENUTO ALTRESÌ CONTO che l’Autorità Portuale deve determinare:

- a. il canone annuale;
- b. l’ammontare della cauzione;
- c. i requisiti di carattere tecnico ed organizzativo necessari allo svolgimento dei servizi portuali;

RITENUTO pertanto necessario regolamentare l’intera materia, con specifico riferimento alle esigenze operative del porto di Salerno;

SENTITA la Commissione Convulsiva locale, nella seduta del 17.12.01;

VISTA la delibera del Comitato Portuale n° 27/01;

ORDINA

ART. 1) INDIVIDUAZIONE DEI SERVIZI PORTUALI AMMESSI NEL PORTO DI SALERNO.

Nel porto commerciale di Salerno, tenuto conto delle esigenze operative delle imprese autorizzate ed operanti, nonché delle specifiche necessità

risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale, i servizi portuali ex art. 16 della legge 84/94, ammessi, sono i seguenti:

- **Controllo di qualità delle merci**

Attività di controllo della merce, mirante a verificare che la stessa non sia affetta da vizi o difetti, svolta da personale in possesso di adeguata e comprovata qualificazione professionale e/o esperienza.

- **Pesatura**

Misurazione o verifica del peso effettivo delle merci in entrata ed uscita dal porto.

Servizio svolto con l'ausilio di pese adeguate e da personale in possesso della speciale attestazione rilasciata dalla Camera di Commercio, Industria, Agricoltura ed Artigianato.

- **Riparazione e manutenzione contenitori**

Attività manutentiva, svolta in ambito portuale in aree non in uso comune, da personale in possesso di adeguata e comprovata qualificazione professionale ed idonei mezzi tecnici.

- **Pulizia e lavaggio contenitori**

Attività svolta in ambito portuale, in aree non in uso comune, da personale in possesso di adeguata e comprovata qualificazione professionale ed idonei mezzi tecnici, conformi alla vigente normativa di settore.

- **Imballaggio e disimballaggio (e connessa cernita) delle merci**

Attività diretta a migliorare la condizione della merce prima della consegna, con vari metodi; attività di rinforzo, rifacimento, rinsaldamento degli imballaggi delle merci.

ART. 2) REQUISITI PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE

Tutte le imprese che intendono svolgere servizi portuali, per conto proprio o conto terzi nell'ambito del porto commerciale di Salerno, devono essere preventivamente autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.

A tal fine, le stesse devono dimostrare di essere in possesso dei seguenti requisiti:

- **organico adeguato al servizio che si intende svolgere e dotato di idonei titoli professionali**

(da dimostrare con i documenti di cui al successivo art. 3, lett. c), d), e), f);

- **attrezzature**

(da dimostrare con i documenti di cui al successivo art. 3 lett. i);

- **programma operativo**

(da dimostrare con i documenti di cui al successivo art. 3 lett. j);

- **esperienza pregressa in attività similari**

(da dimostrare con i documenti di cui al successivo art. 3, lett. m).

ART. 3) PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE E RELATIVA DOCUMENTAZIONE

Per conseguire l'autorizzazione, le imprese interessate devono presentare a questa Autorità Portuale, entro il termine perentorio del 1° dicembre di ogni anno (**solo per il 2002 posticipato al 21.02.02**), istanza in carta legale – precisando se l'autorizzazione è richiesta per conto proprio o conto terzi – corredata della seguente documentazione, necessaria per l'accertamento del possesso dei requisiti di cui al precedente articolo 2:

- a. certificato di iscrizione nel Registro delle imprese tenuto dalla Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura, da cui si evinca che il servizio portuale che si intende svolgere sia compreso tra le attività per le quali è stata ammessa l'iscrizione, **corredato dall'attestazione che nell'ultimo quinquennio la ditta non è stata sottoposta a misure concorsuali; il suddetto certificato dovrà, inoltre, riportare il nulla osta ai fini dell'articolo 10 della legge 31.05.1965 n. 575 e successive modificazioni;**
- b. atto costitutivo e statuto (se trattasi di persona giuridica);
- c. organigramma dei dipendenti, riportante i dati anagrafici, i livelli ed i vari profili professionali di ciascun lavoratore, anche se dirigenti o quadri, destinati ad espletare i servizi portuali;
- d. dichiarazione con la quale il richiedente si impegna ad assumere il C.C.N.L. unico per i lavoratori dei porti, nonché il protocollo d'intesa 27/07/00 quale disposizione volta a garantire ai lavoratori ed ai soci lavoratori di cooperative un trattamento normativo e retributivo minimo ed inderogabile;
- e. per le società cooperative è richiesto l'elenco dei soci lavoratori destinati a svolgere attività lavorativa nell'ambito del servizio portuale richiesto, con le relative mansioni;
- f. certificazioni, abilitazioni, qualifiche, del titolare d'impresa (o, in caso di società, degli amministratori) e del personale dipendente;
- g. certificato dei carichi pendenti, rilasciato dalla Procura presso il Tribunale competente, relativo al titolare dell'impresa o, in caso di società, agli amministratori ed ai membri del collegio sindacale (inclusi i supplenti);
- h. certificato del casellario giudiziale, rilasciato dalla Procura presso il Tribunale competente, relativo al titolare dell'impresa o, in caso di società, agli amministratori ed ai membri del collegio sindacale (inclusi i supplenti);
- i. numero e tipo dei mezzi e/o attrezzature tecniche (di proprietà, in leasing o in locazione almeno per un anno), da utilizzare per l'espletamento dei servizi richiesti;
- j. relazione sulla capacità tecnica ed organizzativa dell'impresa, in riferimento ai servizi che s'intende svolgere, con esplicita indicazione delle modalità di utilizzo del personale e dei mezzi ed attrezzature

- in cui alle precedenti lettere c) ed i);
- k. documento di sicurezza redatto ex art. del D.lg. 272/99;
 - l. polizza assicurativa relativa ad eventuali danni che dovessero essere arrecati a persone e /o cose durante l'espletamento dei servizi portuali, che preveda un massimale di 774.000,00 Euro per ogni infortunio/sinistro occorso;
 - m. documentazione riguardante l'attività svolta nell'ultimo triennio (in forma di relazione sottoscritta dall'istante e/o referenze rese da soggetti terzi);
 - n. indicazioni delle **tariffe** da adottare:
 - per i servizi controllo qualità delle **merci, pesatura ed imballaggio e disimballaggio delle merci, la tariffa dovrà essere indicata a peso.**
 - **per il servizio di pulizia e lavaggio contenitori, la tariffa indicata dovrà essere riferita ad un contenitore standard da 20'.**
 - **per il servizio di riparazione e manutenzione contenitori, la tariffa dovrà essere riferita al costo orario per addetto.**

La documentazione di cui sopra può essere sostituita da "dichiarazioni sostitutive", ove queste siano espressamente previste dal D.P.R. 445/00-.

Le istanze presentate da imprese che non siano in possesso dei requisiti di cui al precedente art. 2 (da dimostrare mediante la documentazione da allegare all'istanza stessa) saranno respinte.

A tal fine, l'Autorità Portuale si riserva la facoltà di richiedere eventuale ulteriore documentazione integrativa, finalizzata all'accertamento del possesso, da parte della ditta richiedente, della capacità tecnica organizzativa e dei requisiti necessari per l'esercizio dei servizi portuali.

Le domande potranno essere consegnate a mano alla 3^a Sezione di questo Ente, oppure spedite a mezzo raccomandata: in tal caso farà fede la data del timbro postale.

ART. 4) CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE DOMANDE

Le istanze presentate da imprese che risultino in possesso di requisiti di cui al precedente art. 2 saranno raggruppate in tre fasce di merito, in relazione sia alla maggiore o minore rispondenza tra organizzazione dell'impresa stessa e servizio portuale che si intende svolgere, che della pregressa esperienza in attività similare.

- Nel caso in cui le domande rientranti nella prima fascia siano di numero superiore, rispetto al numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare per ciascun servizio (rif. Art. 7 della presente ordinanza), saranno accolte quelle presentate da imprese che offrono il servizio a condizioni di costo più favorevole per l'utenza (tariffe).
- Nel caso in cui le domande rientranti nella prima fascia siano di numero inferiore, rispetto al numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare per ciascun servizio (rif. Art. 7 della presente ordinanza), saranno accolte quelle rientranti nella seconda fascia (e così via, fino

alla terza fascia), dando priorità alle imprese che offrono il servizio a condizioni di costo più favorevole per l'utenza (tariffe).

ART. 5) RILASCIO AUTORIZZAZIONE

L'autorizzazione per l'espletamento dei servizi portuali ammessi ai sensi del comma 1 dell'art. 16 della legge 84/94, come modificato dalla legge 186/00, è rilasciata dal Presidente dell'Autorità Portuale, **per un periodo di 12 mesi (coincidenti con l'anno solare)**, sentita la Commissione Consultiva ed il Comitato Portuale, previa presentazione della documentazione di cui al precedente art. 3 e versamento del canone e della cauzione.

ART. 6) CANONE E CAUZIONE

Il rilascio/rinnovo di un'autorizzazione per l'espletamento dei servizi portuali, per conto proprio o conto terzi, così come individuati dal precedente art. 1, è subordinato al preventivo versamento di un canone annuale e di una cauzione.

- Il **canone** minimo, provvisorio salvo conguaglio, valevole per l'anno 2002, ammonta a 2.000,00 (duemila) euro.

Detto canone è da intendersi provvisorio salvo conguaglio, in attesa che siano determinati i criteri di calcolo dei canoni valevoli a decorrere dal primo gennaio 2002, per il rilascio/rinnovo delle autorizzazioni ex art. 16 della l. 84/94 (operazioni e servizi portuali).

Pertanto l'importo sarà conguagliato non appena sarà approvato il redigendo regolamento canoni.

- La cauzione a garanzia degli obblighi assunti con l'autorizzazione è di importo pari al doppio del canone minimo, e può prestarsi sotto forma di:

- a) deposito in numerario infruttifero;
- b) polizza cauzionale bancaria o assicurativa (da non sottoporre a registrazione), che abbia i seguenti requisiti:
 1. sottoscrizione del rappresentante dell'Ente Fideiussore autenticata dal notaio con l'ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
 2. espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
 3. validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell'Autorità Portuale;

ART. 7) VERIFICHE ANNUALI E DETERMINAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI

Annualmente l'Autorità Portuale, previa eventuale rideterminazione dei servizi portuali ammessi, stabilisce – per ciascun servizio – il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare per conto proprio o conto terzi. Per l'anno 2002 le autorizzazioni sono rilasciate entro i seguenti limiti numerici:

- Controllo di qualità delle merci: n° 5 autorizzazioni;
- Pesatura: n° 3 autorizzazioni;
- Riparazione e manutenzione contenitori: n° 8 autorizzazioni;
- Pulizia e lavaggio contenitori: n° 4 autorizzazioni;
- Imballaggio/disimballaggio delle merci: n° 5 autorizzazioni.

ART. 8) NORMA SANZIONATORIA

L'esecuzione dei servizi portuali, così come definiti dal precedente art. 1), per conto proprio o di conto terzi, in assenza di autorizzazione rilasciata da questa Autorità Portuale ai sensi del DM 132/01, sarà punita – salvo che il fatto non costituisca reato – ai sensi dell'art. 1174 del CN-

L'inosservanza delle prescrizioni e/o delle clausole contenute nelle singole autorizzazioni e/o la mancata applicazione del C.C.N.L. di cui al precedente art. 2), lettera f), potrà comportare la revoca dell'atto stesso o la decadenza.

ART. 9) PER TUTTO QUANTO NON PREVISTO DALLA PRESENTE ORDINANZA, SI RICHAMA IL D.M. 132/01.

Salerno, 27.12.01

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

Il Presidente:

VISTA la legge 84/94 “Riordino della legislazione in materia portuale”, ed in particolare l’art. 16, comma 1, che definisce le “operazioni portuali” ed i “servizi portuali”;

VISTA la legge 186/100 che, tra l’altro, modifica l’art. 16 della legge 84/94;
VISTO il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/02/2001 n. 132 che determina i criteri vincolanti per la regolamentazione, da parte delle Autorità Portuali e Marittime, dei servizi portuali, ai sensi dell’art. 16 della legge 84/94;

VISTA la circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. DEM3/1940 del 31/07/2001, recante direttive in ordine alla concreta applicazione del D.M. 132 del 06/02/2001;

TENUTO CONTO che a norma dell’art. 2, comma 5 del decreto sopracitato, questo Ente deve individuare i servizi portuali ammessi “... sulla base delle esigenze operative del porto, delle imprese autorizzate e operanti, e delle specifiche necessità risultanti dall’organizzazione locale del lavoro portuale”;

TENUTO ALTRESÌ CONTO che per servizi portuali devono intendersi le “... attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali...” (art. 2, comma 1, D.M. 132/01);

CONSIDERATO che, a norma dell’art. 3, comma 2 del citato decreto, l’Autorità Portuale “... determina annualmente, assicurando la più ampia concorrenza, il numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare per l’anno successivo per lo svolgimento di ciascun servizio portuale ...”;

TENUTO ALTRESÌ CONTO che l’Autorità Portuale deve determinare:

- d. il canone annuale;
- e. l’ammontare della cauzione;
- f. requisiti di carattere tecnico ed organizzativo necessario allo svolgimento dei servizi portuali;

RITENUTO pertanto necessario regolamentare l’intera materia, con specifico riferimento alle esigenze operative del porto di Salerno;

SENTITA la Commissione Convulsiva locale, nella seduta del 17.12.01;

VISTA la Delibera del Comitato Portuale n. 51 del 22.12.03 che proroga al 31.03.2004 le autorizzazioni già rilasciate nel 2003 per l’espletamento dei servizi portuali;

VISTA la delibera del Comitato Portuale n° 41 del 22.12.2003, avente ad oggetto il Regolamento per la determinazione dei canoni per lo svolgimento delle operazioni e servizi portuali (art. 16 L. 84/94) e dei canoni per attività diverse svolte in ambito portuale che determinano una limitazione all’uso pubblico diretto (art. 36 C.N.);

VISTE le ordinanze dell'Autorità Portuale di Salerno nn. 10/01 e 23/02;

ORDINA

ART. 1) INDIVIDUAZIONE DEI SERVIZI PORTUALI AMMESSI NEL PORTO DI SALERNO

Nel porto commerciale di Salerno, tenuto conto delle esigenze operative delle imprese autorizzate ed operanti, nonché delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale, i servizi portuali ex art. 16 della legge 84/94, ammessi, sono i seguenti:

- **Controllo di qualità delle merci**

Attività di controllo della merce, mirante a verificare che la stessa non sia affetta da vizi o difetti, svolta da personale in possesso di adeguata e comprovata qualificazione professionale e/o esperienza.

- **Pesatura**

Misurazione o verifica del peso effettivo delle merci in entrata ed uscita dal porto.

Servizio svolto con l'ausilio di pese adeguate e da personale in possesso della speciale attestazione rilasciata dalla Camera di Commercio, Industria, Agricoltura ed Artigianato.

- **Riparazione e manutenzione contenitori**

Attività manutentiva, svolta in ambito portuale in aree non in uso comune, da personale in possesso di adeguata e comprovata qualificazione professionale ed idonei mezzi tecnici.

- **Pulizia e lavaggio contenitori**

Attività svolta in ambito portuale, in aree non in uso comune, da personale in possesso di adeguata e comprovata qualificazione professionale ed idonei mezzi tecnici, conformi alla vigente normativa di settore.

- **Imballaggio e disimballaggio (e connessa cernita) delle merci**

Attività diretta a migliorare la condizione della merce prima della consegna, con vari metodi; attività di rinforzo, rifacimento, rinsaldamento degli imballaggi delle merci.

ART. 2) REQUISITI PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE

Tutte le imprese che intendono svolgere servizi portuali, per conto proprio o conto terzi nell'ambito del porto commerciale di Salerno, devono essere preventivamente autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.

A tal fine, le stesse devono dimostrare di essere in possesso dei seguenti requisiti:

- **organico adeguato al servizio che si intende svolgere e dotato di idonei titoli professionali**

(da dimostrare con i documenti di cui al successivo art. 3, lett. c), d), e), f);

- **attrezzature**

(da dimostrare con i documenti di cui al successivo art. 3 lett. i);

- **programma operativo**

(da dimostrare con i documenti di cui al successivo art. 3 lett. j);

- **esperienza progressa in attività similari**

(da dimostrare con i documenti di cui al successivo art. 3, lett. m).

ART. 3) PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE E RELATIVA DOCUMENTAZIONE

Per conseguire l'autorizzazione, le imprese interessate devono presentare a questa Autorità Portuale, entro il termine perentorio delle **h. 12.00 del 16.02.04**, istanza in carta legale – precisando se l'autorizzazione è richiesta per conto proprio o conto terzi – corredata della seguente documentazione, necessaria per l'accertamento del possesso dei requisiti di cui al precedente articolo 2:

- a. certificato di iscrizione nel Registro delle imprese tenuto dalla Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura, da cui si evinca che il servizio portuale che si intende svolgere sia compreso tra le attività per le quali è stata ammessa l'iscrizione, **corredato dall'attestazione che nell'ultimo quinquennio la ditta non è stata sottoposta a misure concorsuali; il suddetto certificato dovrà, inoltre, riportare il nulla osta ai fini dell'articolo 10 della legge 31.05.1965 n. 575 e successive modificazioni;**
- b. atto costitutivo e statuto (se trattasi di persona giuridica);
- c. organigramma dei dipendenti, comprensivo dei quadri dirigenziali suddiviso per livelli e profili professionali, con l'indicazione dei dipendenti già in organico ed iscritti nel libro paga e l'eventuale ulteriore numero di unità da inserire nella produzione attraverso l'istituto del distacco, nonché attraverso la mobilità, ai sensi dell'art. 23 della legge 84/94;
- d. per le società cooperative è richiesto l'elenco dei soci lavoratori destinati a svolgere attività lavorativa nell'ambito del servizio portuale richiesto, con le relative mansioni;
- e. certificazioni, abilitazioni, qualifiche, del titolare dell'impresa (o, in caso di società, degli amministratori) e del personale dipendente;
- f. certificato di vigenza cariche rilasciato dalla C.C.I.A.A.;
- g. dichiarazione con la quale il richiedente si impegna ad assumere il C.C.N.L. unico per i lavoratori dei porti, nonché il protocollo d'intesa del 27/07/00 quale disposizione volta a garantire ai lavoratori ed ai soci lavoratori di cooperative un trattamento normativo e retributivo minimo ed inderogabile;
- h. certificato dei carichi pendenti, rilasciato dalla Procura presso il Tribunale competente, relativo al titolare dell'impresa o, in caso di società, agli amministratori ed ai membri del collegio sindacale (inclusi i supplenti);

- i. certificato del casellario originale giudiziale, rilasciato dalla Procura presso il Tribunale competente, relativo al titolare dell'impresa o, in caso di società, agli amministratori ed ai membri del collegio sindacale (inclusi i supplenti);
- j. idonea documentazione, sottoscritta in originale dal legale rappresentante dell'Impresa, da cui possa evincersi la disponibilità dei beni mobili ed immobili di cui l'impresa dispone – in proprietà, in leasing o in locazione per un tempo non inferiore al periodo di validità della richiesta autorizzazione – per lo svolgimento delle attività programmate (macchinari, mezzi meccanici, navi etc.);
- k. relazione sottoscritta in originale dal legale rappresentante dell'impresa, da cui possa evincersi la “capacità organizzativa” della ditta, consistente nella idoneità ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative per una migliore efficienza e qualità dei servizi, in riferimento ai servizi che s'intende svolgere, con esplicita indicazione delle modalità di utilizzo del personale e dei mezzi ed attrezzature di cui alle lettere c) e j);
- l. documento di sicurezza redatto ex art. 4 del D.lg 272/99;
- m. polizza assicurativa relativa ad eventuali danni che dovessero essere arrecati a persone e/o cose durante l'espletamento dei servizi portuali, che preveda un massimale di 774.000,00 Euro per ogni infortunio/sinistro occorso;
- n. documentazione riguardante l'attività svolta nell'ultimo triennio (in forma di relazione sottoscritta dall'istante e/o referenze rese da soggetti terzi);
- o. indicazioni delle tariffe da adottare per l'anno 2004:
 - per i servizi controllo qualità delle merci, pesatura ed imballaggio e disimballaggio delle merci, la tariffa dovrà essere indicata a peso.
 - per il servizio di pulizia e lavaggio contenitori, la tariffa indicata dovrà essere riferita ad un contenitore standard da 20'.
 - per il servizio di riparazione e manutenzione contenitori, la tariffa dovrà essere riferita al costo orario per addetto.

La documentazione di cui sopra può essere sostituita da “dichiarazioni sostitutive di certificazione”, ove queste siano espressamente previste dal D.P.R. 445/00-.

Le istanze presentate da imprese che non siano in possesso dei requisiti di cui al precedente art. 2 (da dimostrare mediante la documentazione da allegare all'istanza stessa) saranno respinte.

A tal fine, l'Autorità Portuale si riserva la facoltà di richiedere eventuale ulteriore documentazione integrativa, finalizzata all'accertamento del possesso, da parte della ditta richiedente, della capacità tecnica organizzativa e dei requisiti necessari per l'esercizio dei servizi portuali.

Le domande potranno essere consegnate a mano alla 3^a Sezione di questo Ente, oppure spedite a mezzo raccomandata: in tal caso farà fede la data del timbro postale.

Qualora la prefata documentazione o parte della stessa sia già in possesso dell'Ente, gli interessati potranno presentare una "dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà" (ex art. 47 del D.P.R. 445/00 circa l'insussistenza di fatti nuovi o variazioni rispetto a quanto dimostrato dalla pregressa documentazione).

ART. 4) CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE DOMANDE

Le istanze presentate da imprese che risultino in possesso di requisiti di cui al precedente art. 2 saranno raggruppate in tre fasce di merito, in relazione sia alla maggiore o minore rispondenza tra organizzazione dell'impresa stessa e servizio portuale che si intende svolgere, che della pregressa esperienza in attività simile.

- Nel caso in cui le domande rientranti nella prima fascia siano di numero superiore, rispetto al numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare per ciascun servizio (rif. Art. 7 della presente ordinanza), saranno accolte quelle presentate da imprese che offrono il servizio a condizioni di costo più favorevole per l'utenza (tariffe).
- Nel caso in cui le domande rientranti nella prima fascia siano di numero inferiore, rispetto al numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare per ciascun servizio (rif. Art. 7 della presente ordinanza), saranno accolte quelle rientranti nella seconda fascia (e così via, fino alla terza fascia), dando priorità alle imprese che offrono il servizio a condizioni di costo più favorevole per l'utenza (tariffe).

ART. 5) DURATA DELL'AUTORIZZAZIONE

L'autorizzazione per l'espletamento dei servizi portuali ammessi ai sensi del comma 1 dell'art. 16 della legge 84/94, come modificato dalla legge 186/00, è rilasciata dal Presidente dell'Autorità Portuale per una durata non inferiore ai 12 mesi e non superiore ai 24 mesi, sentita la Commissione Consultiva ed il Comitato Portuale, previa presentazione della documentazione di cui al precedente art. 3 e versamento del canone della cauzione.

ART. 6) CANONE E CAUZIONE

Il rilascio/rinnovo di un'autorizzazione per l'espletamento dei servizi portuali, per conto proprio o conto terzi, così come individuati dal precedente art. 1, è subordinato al preventivo versamento di un canone annuale e di una cauzione.

- a. L'importo del **canone** è calcolato secondo i criteri fissati nel Regolamento Canoni approvato con Delibera del Comitato Portuale n. 41 del 22.12.2003.
- b. **L'importo della cauzione** a garanzia degli obblighi assunti con l'autorizzazione **non può essere inferiore al canone di cui al punto a).**

Detta cauzione può prestarsi sotto forma di:

- a. deposito in numero infruttifero;
- b. polizza cauzionale bancaria o assicurativa (da non sottoporre a registrazione), che abbia i seguenti requisiti:
 1. sottoscrizione del rappresentante dell'Ente Fideiussore autenticata dal notaio con l'ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
 2. espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
 3. validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell'Autorità Portuale.

ART. 7) VERIFICHE ANNUALI E DETERMINAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI

Annualmente l'Autorità Portuale, previa eventuale rideterminazione dei servizi portuali ammessi, stabilisce – per ciascun servizio – il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare per conto proprio o conto terzi. Per l'anno 2002 le autorizzazioni sono rilasciate entro i seguenti limiti numerici:

- | | |
|---|----------------------|
| - Controllo di qualità delle merci: | n° 3 autorizzazioni; |
| - Pesatura: | n° 3 autorizzazioni; |
| - Riparazione e manutenzione contenitori: | n° 8 autorizzazioni; |
| - Pulizia e lavaggio contenitori: | n° 4 autorizzazioni; |
| - Imballaggio/disimballaggio delle merci: | n° 6 autorizzazioni. |

ART. 8) NORMA SANZIONATORIA

L'esecuzione dei servizi portuali, così come definiti dal precedente art. 1), per conto proprio o di conto terzi, in assenza di autorizzazione rilasciata da questa Autorità Portuale ai sensi del DM 132/01, sarà punita – salvo che il fatto non costituisca reato – ai sensi dell'art. 1174 del CN-

L'inosservanza delle prescrizioni e/o delle clausole contenute nelle singole autorizzazioni e/o la mancata applicazione del C.C.N.L. di cui al precedente art. 2), lettera f), potrà comportare la revoca dell'atto stesso o la decadenza.

ART. 9) DISPOSIZIONI FINALI

Sono abrogate le disposizioni delle ordinanze dell'Autorità Portuale nn. 10/01 e 23/02 incompatibili con le previsioni del presente atto.

Per tutto quanto non previsto dalla presente ordinanza, si richiama il D.M. 132/01.

Salerno, 20.01.2004

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

Documento 2

ORDINANZA N° 08/2003

- Visto: l'art. 36 e seg. del Codice della Navigazione;
Vista: legge 84/94, di riordino della legislazione in materia portuale, ed in particolare gli art. 6, 8, 14, 16 e 18;
Considerato: necessario emanare un "Regolamento" per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 (operazioni portuali) e rilascio delle concessioni demaniali marittime ex art. 18 della stessa legge;

ORDINA

ART. 1)

È approvato e reso esecutivo, a decorrere dalla data odierna, l'allegato Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno a far data dall'anno 2003; del rilascio delle concessioni demaniali marittime ex art. 18 legge 84/94 nel porto di Salerno.

ART. 2)

Per tutto quanto non espressamente previsto dal "Regolamento..." si fa riferimento al Codice della Navigazione, alla legge 84/94, ai relativi atti attuativi e all'Ordinanza n° 07 in data 29.12.2001 di questa Autorità Portuale.

ART. 3)

I contravventori al regolamento di cui al primo comma, oltre a rispondere in sede civile per danni alle persone od alle cose che possano derivare dallo svolgimento delle attività autorizzate e/o concesse, saranno ritenuti responsabili, salvo che il fatto non costituisca reato, della violazione dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

ART. 4)

È fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare il Regolamento di cui alla presente ordinanza.

ART. 5)

Sono abrogate le precedenti disposizioni emanate dalla Capitaneria di Porto di Salerno e/o da questa Autorità Portuale che siano in tutto o in parte in contrasto con la presente ordinanza e con il relativo Regolamento.

Salerno, 4 aprile 2003

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA COORDINATA DEL:

- RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI EX ART. 16 LEGGE 84/94, PER L'ESPLETAMENTO DELLE OPERAZIONI PORTUALI NEL PORTO DI SALERNO, DI DURATA NON SUPERIORE AL QUADRIENNIO.
- RILASCIO DELLE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME EX ART. 18 LEGGE 84/94 NEL PORTO DI SALERNO, DI DURATA NON SUPERIORE AL QUADRIENNIO.

Il Presidente:

VISTI: gli artt. 36 e seguenti del Codice della Navigazione;

VISTA: la legge 28 gennaio 1994 n° 84, concernente il riordino della legislazione in materia portuale e le sue successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO: in particolare, l'art. 16 della citata legge, così come modificato dall'art. 2 della Legge 30.06.2000 n° 186 che definisce – tra l'altro – le operazioni portuali ed attribuisce all'Autorità Portuale il potere di disciplinare e vigilare sul loro espletamento;

VISTO: il DM 31/03/95 n. 585 "Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali";

VISTA: la Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n° 32 del 05/01/96, concernente il citato Regolamento;

VISTA: l'Ordinanza n° 07 del 29.10.2001 emessa da questa Autorità Portuale, per l'anno 2002, in tema di individuazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio delle operazioni portuali, disciplina dei termini, modalità di presentazione delle relative domande, criteri di calcolo dei canoni e cauzioni;

VISTA: la Delibera n. 17 del 17 dicembre 2002 con la quale il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Salerno ha approvato il nuovo Regolamento per la determinazione dei criteri di calcolo dei canoni demaniali delle concessioni il cui scopo sia riconducibile agli artt. 16 e 18 della L. n. 84/1994;

CONSIDERATO: che l'Autorità Portuale deve determinare annualmente il numero massimo delle Autorizzazioni da rilasciare per lo svolgimento delle operazioni portuali, nonché stabilire termini e modalità per la presentazione delle relative domande;

CONSIDERATO: altresì, che l'Autorità Portuale è tenuta a determinare, sentita la Commissione Consultiva Locale, il canone annuale che le imprese autorizzate a svolgere le operazioni portuali devono versare, nonché l'ammontare della cauzione da prestare a garanzia degli obblighi scaturenti dall'autorizzazione;

TENUTO CONTO: che la procedura per il rilascio delle autorizzazioni

all'esercizio delle operazioni portuali ex art. 16 della legge n. 84/1994 deve consentire un'effettiva e massima concorrenza nell'area commerciale ed imprenditoriale del porto di Salerno;

CONSIDERATA: la necessità di fornire alle imprese interessate le informazioni necessarie per la presentazione delle istanze intese all'ottenimento delle autorizzazioni per l'esercizio d'impresa nel porto di Salerno per l'anno 2003 (e seguenti);

PRESO ATTO: che le concessioni ex art. 18 sono scadute il 31.12.02;

VALUTATO: che la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 e delle concessioni ex art. 18 della stessa legge è strettamente connessa;

CONSIDERATO: necessario emanare norme che disciplinino, limitatamente al porto di Salerno, le modalità di rilascio dei predetti atti, in armonia con i principi introdotti dalle norme sopraccitate;

CONSIDERATO: pertanto necessario, nelle more della emanazione del Regolamento ministeriale ex art. 18 legge 84/94, individuare una serie di norme che disciplinino, limitatamente al porto di Salerno, le modalità di rilascio dei predetti atti;

SENTITA la Commissione Consultiva nelle riunioni del 3.12.02, 10.3.03 e 12.3.03;

VISTA: la Delibera del Comitato Portuale n. 13 del 31.3.03;

adotta il seguente Regolamento

ARTICOLO 1- AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente Regolamento disciplina, relativamente al porto commerciale di Salerno:

- Capo I° – Le modalità di rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94, di durata non superiore al quadriennio, per l'espletamento delle operazioni portuali;
- Capo II° – Le modalità di rilascio delle concessioni demaniali marittime ex art. 18 legge 84/94, di durata non superiore al quadriennio.

ARTICOLO 2 – DEFINIZIONI

- a. **“Ambito portuale”**: le aree demaniali delimitate dal piano regolatore portuale, dove insistono le opere di grande infrastrutturazione e quelle funzionalmente connesse all'espletamento delle operazioni portuali, ivi compresi la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare negli specchi acquei esterni e le difese foranee, purché tali specchi acquei siano interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo;
- b. **Autorità**: l'Autorità Portuale di Salerno istituita in virtù della legge n. 84/1994 e del D.P.R. 23/06/2000;

- c. **Autorizzazione:** autorizzazione all'espletamento di operazioni portuali, rilasciata ad un'impresa portuale, in conformità ai principi introdotti dalla legge 84/94 e dal DM 585/95;
- d. **Concessione:** concessione demaniale marittima rilasciata ad un'impresa di cui all'art. 16, comma 3, legge 84/94, per lo svolgimento delle operazioni portuali;
- e. **Imprese autorizzate:** quelle che hanno ottenuto l'autorizzazione dall'Autorità Portuale ad effettuare le operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale svolto nell'ambito portuale, ai sensi dell'art. 16 della legge 28.1.1994 n. 84;
- f. **Piano di Riparto dell'ambito portuale:** il documento che illustra la ripartizione dell'ambito portuale in aree destinate a tipologie omogenee di traffico, approvato in allegato e/o mediante successiva integrazione al Piano Operativo Triennale;
- g. **Piano Regolatore Portuale:** lo strumento che disegna e delimita l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate;
- h. **Programma di attività:** documento previsto dall'art. 18, comma 6), lett. a) della legge 84/94;
- i. **Programma operativo:** documento previsto dall'art. 3, comma 1) lett. f) del DM 1.03.95, n° 585;
- j. **Reg. Cod. Nav.:** Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328;
- k. **Tipologie omogenee di traffico:** settore merceologico oggetto di attività portuale costituito da prodotti aventi natura omogenea e medesima destinazione commerciale e/o industriale:
 - rotabili;
 - merce varia;
 - contenitori;
 - Autostrade del Mare.

CAPO I°

MODALITÀ E PROCEDURE DI RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI EX ART. 16 LEGGE 84/94, PER L'ESPLETAMENTO DELLE OPERAZIONI PORTUALI

ARTICOLO 3 – NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI PER IL 2003

Il numero massimo di autorizzazioni per l'esercizio di operazioni portuali ex art. 16 legge 84/94, da rilasciare per l'anno 2003 nel porto di Salerno, è pari a 13 (tredici).

ARTICOLO 4 – TERMINI E MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE

Le domande per ottenere il rilascio delle citate autorizzazioni devono

pervenire a questa Autorità Portuale entro il termine perentorio delle ore **12.00 del 28 aprile 2003.**

Le domande pervenute fuori termine saranno dichiarate inammissibili.

ARTICOLO 5 – DURATA DELLE AUTORIZZAZIONI (E VERIFICHE PERIODICHE)

a. **Istanze presentate da soggetti che chiedono contestualmente anche il rilascio di concessione demaniale marittima ex art. 18 legge 84/94.**

In relazione a quanto espressamente previsto dal comma 6 dell'art. 16 della legge 84/94, l'istanza intesa ad ottenere il rilascio di una autorizzazione per l'espletamento di operazioni portuali deve essere riferita ad una durata identica a quella prevista nell'istanza di rilascio della concessione ex art. 18 legge 84/94 (cfr art. 10, Capo II° del presente Regolamento).

b. **Istanze presentate da soggetti che non aspirano ad ottenere il rilascio di una concessione demaniale marittima ex art. 18 legge 84/94.**

Le istanze di cui al precedente capoverso, presentate da soggetti non aspiranti al rilascio di una concessione demaniale marittima ex art. 18 legge 84/94, possono essere riferite ad una durata compresa tra uno e quattro anni, in relazione al "Programma Operativo" da allegare all'istanza stessa (cfr. punto 8 art. 6 del presente Regolamento).

c. **Verifiche periodiche**

Le autorizzazioni rilasciate con validità superiore ai 12 mesi sono sottoposte a verifica annuale per accertare il rispetto del Programma Operativo presentato; quelle rilasciate con validità annuale sono sottoposte alla stessa verifica a decorrere da sei mesi dalla data di inizio della validità.

d. **Clausole e prescrizioni**

L'inosservanza delle prescrizioni e/o clausole contenute nelle singole autorizzazioni e/o la mancata applicazione del C.C.N.L. di cui al successivo art. 6, punto 14), potrà comportare la revoca dell'atto stesso o la dichiarazione di decadenza.

Il ritardato pagamento, per un periodo superiore a giorni 90 (novanta) dalla data di emissione della relativa fattura, dei corrispettivi dovuti per la fornitura di lavoro temporaneo all'Impresa autorizzata potrà comportare la sospensione o la decadenza al relativo titolo.

e. **Revoca**

In relazione a quanto espressamente previsto dal comma 1 dell'art. 18 della legge 84/94, l'eventuale provvedimento di revoca dell'autorizzazione, adottato a seguito della verifica di cui alla precedente lett. c) e/o dell'applicazione della vigente normativa di settore, comporta la revoca della concessione ex art. 18, comma 9, della legge 84/1994 intestata alla stessa impresa.

ARTICOLO 6 – REQUISITI (E DOCUMENTAZIONE DA ALLEGARE ALL'ISTANZA)

Ai fini della dimostrazione del possesso dei requisiti di cui all'art. 3 del DM 31.03.95, n° 585, a ciascuna istanza in carta legale, sia essa di rinnovo che di primo rilascio, dovrà essere allegata la seguente documentazione, che può essere sostituita – ove espressamente previsto dall'art. 46 del D.P.R. 445/00 “Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa” – da “dichiarazione sostitutiva di certificazione”.

1. Certificato di iscrizione nel Registro delle imprese tenuto dalla Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura, da cui si evinca che la fornitura di operazioni portuali che si intende svolgere sia compresa tra le attività per le quali è stata ammessa l'iscrizione, **corredato dall'attestazione che nell'ultimo quinquennio la ditta non è stata sottoposta a misure concorsuali; il suddetto certificato dovrà, inoltre, riportare il nulla osta ai fini dell'articolo 10 della legge 31.05.1965 n. 575 e successive modificazioni.**
2. Atto costitutivo e statuto.
3. Certificato di vigenza cariche rilasciato dalla C.C.I.A.A.
4. Idonea documentazione, sottoscritta in originale dal legale rappresentante dell'impresa, da cui possa evincersi la disponibilità dei beni mobili ed immobili di cui l'impresa dispone – in proprietà, in leasing o in locazione per un tempo non inferiore al periodo di validità della richiesta autorizzazione – per lo svolgimento delle attività programmate (macchinari, mezzi meccanici, navi etc.).
5. Relazione sottoscritta in originale dal legale rappresentante dell'impresa, da cui possa evincersi la “capacità organizzativa” della ditta, consistente nella idoneità ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative nuove per una migliore efficienza e qualità dei servizi.
6. Copia dei bilanci relativi all'ultimo biennio.
7. Certificato procedure e ricorso fallimentare, rilasciato dalla Cancelleria fallimentare del Tribunale.
8. Programma operativo di durata rapportata al periodo di efficacia dell'autorizzazione richiesta e, comunque, non inferiore ad un anno, sottoscritto in originale dal Legale Rappresentante corredato da un piano di investimenti, con allegata idonea documentazione, suddiviso per settori di costi presumibili e di prospettive di traffici; a detto documento deve essere allegata una relazione sull'attività svolta nell'ultimo triennio, comprensiva di dati sugli investimenti, sui traffici e sul personale. Il predetto dovrà essere coordinato con il programma di attività di cui al successivo articolo 11, lettera a, nell'ipotesi in cui il richiedente aspira anche al rilascio della concessione demaniale marittima di cui al Capo II° del presente Regolamento.

9. Organigramma dei dipendenti, comprensivo dei quadri dirigenziali, necessario all'espletamento delle attività programmate ed opportunamente rapportato all'orario di lavoro vigente in ambito portuale, suddivisi già in livelli e profili professionali, con l'indicazione dei dipendenti già in organico ed iscritti nel libro paga e l'eventuale numero di unità da inserire nella produzione attraverso l'istituto del distacco, nonché attraverso la mobilità, ai sensi dell'art. 23 della l. 84/94.
10. Certificato dei carichi pendenti rilasciato dalla Procura presso il Tribunale competente, relativo al titolare dell'impresa, al procuratore o, in caso di società, agli amministratori ed ai membri del collegio sindacale (inclusi i supplenti).
11. Certificato del casellario giudiziale rilasciato dalla Procura presso il Tribunale competente, relativo al titolare dell'impresa, al procuratore o, in caso di società, agli amministratori ed ai membri del collegio sindacale (inclusi i supplenti).
12. Polizza assicurativa che garantisca persone e cose da eventuali danni derivanti dall'espletamento delle operazioni portuali.
13. Tariffe che si intende adottare per l'anno 2003 (in casi di autorizzazione biennale, le tariffe valide per l'anno 2004 dovranno essere esibite entro il 30.11.03).
14. Dichiarazione con la quale il richiedente si impegna ad assumere il C.C.N.L. unico per i lavoratori dei porti, nonché protocollo d'intesa del 27.07.00, quali disposizioni volte a garantire ai lavoratori ed ai soci lavoratori di cooperative un trattamento normativo e retributivo minimo inderogabile.
15. Documento di sicurezza ex art. 4 D.lgs. 272/99.
16. Dichiarazione di impegno, sottoscritta dal Legale Rappresentante, in base al quale l'Impresa si obbliga a versare, alla scadenza stabilita, i corrispettivi dovuti per la fornitura delle prestazioni di lavoro temporaneo di cui all'art. 17 della legge n. 84/94.

Qualora il documento di cui al precedente punto 15) sia già stato trasmesso all'Autorità e rispetto alla data di redazione non si siano verificati fatti nuovi o variazioni relative ai suoi elementi costitutivi, il titolare dell'impresa può presentare una "dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà" (ex art. 47 del D.P.R. 445/00) secondo l'allegato schema (all. 1).

Ai fini della sottoscrizione della citata dichiarazione, sono considerati dall'Autorità indicatori idonei a configurare un mutamento delle condizioni di lavoro da cui, pertanto, deriva la necessità di integrare/modificare/sostituire il documento di sicurezza, i seguenti elementi (anche considerati singolarmente):

- variazioni qualitative e/o quantitative dell'organigramma dell'impresa;

- variazione del complesso dei beni dell'impresa (cfr. precedente punto 4);
- diversa ubicazione delle aree portuali (in concessione ed a rotazione d'uso) destinate alla movimentazione delle merci manipolate dalla singola impresa;
- modifiche dell'assetto vario portuale.

L'Autorità Portuale si riserva di richiedere chiarimenti o integrazioni rispetto alla documentazione pervenuta e, ove anche a seguito di ulteriori chiarimenti, la documentazione stessa sia considerata incompleta e carente, si procederà, sentita la Commissione consultiva, al rigetto della relativa istanza.

ARTICOLO 7 – CANONE

Il canone, provvisorio e salvo conguaglio, da corrispondere per il **2003** è pari a Euro 5.000,00 (cinquemila/00) in caso di primo rilascio dell'autorizzazione.

Nell'ipotesi di rinnovo di precedente autorizzazione, il canone provvisorio e salvo conguaglio da corrispondere per l'anno 2003 è pari all'importo versato per l'anno 2002 e, comunque, tale somma non può essere inferiore ad Euro 5.000,00 (cinquemila/00).

ARTICOLO 8 – CAUZIONE

L'importo della cauzione da corrispondere a norma dell'art. 6 del DM 31.03.95, n° 585, per il rilascio di un'autorizzazione per l'espletamento di operazioni portuali per l'anno 2003 è pari ad euro 5.000,00 (cinquemila/00), corrispondenti al canone minimo.

Detta cauzione può prestarsi sotto forma di:

- a. deposito in numerario infruttifero;
- b. polizza cauzionale bancaria o assicurativa, che abbia i seguenti requisiti:
 - sottoscrizione del rappresentante dell'Ente Fideiussore autenticata dal notaio con l'ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
 - espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
 - validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell'Autorità.

CAPO II°

MODALITÀ E PROCEDURE DI RILASCIO, PER L'ANNO 2003 E SEGUENTI, DELLE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME EX ART. 18, LEGGE 84/94

ARTICOLO 9 – TERMINI E MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE DI RILASCIO DELLE CONCESSIONI DEMANIALI EX ART. 18, L. 84/94

Il rilascio della concessione di beni demaniali per l'espletamento delle operazioni portuali avviene nei confronti di imprese autorizzate ex art.

16 della legge n. 84/1994 o che ottengono la predetta autorizzazione contestualmente alla concessione di cui al presente capo.

Le domande in carta legale, intese ad ottenere il rilascio di una concessione demaniale ex art. 18 legge 84/94 devono pervenire a questa Autorità Portuale entro il termine perentorio delle ore **12.00 del 15 maggio 2003**.

Le domande pervenute fuori termine saranno dichiarate inammissibili.

ARTICOLO 10 – DURATA DELLE CONCESSIONI

Il rilascio di una concessione demaniale può essere richiesto per un periodo di tempo variabile da un anno a quattro anni.

Il rilascio di concessioni demaniali ex art. 18 della legge 84/94 aventi una decorrenza superiore a quattro anni è regolamentato dalla relativa normativa di settore.

ARTICOLO 11 – DOCUMENTAZIONE DA ALLEGARE ALL'ISTANZA

Salvo quanto previsto dal successivo art. 13 del presente Regolamento, ciascuna istanza, ancorché presentata come istanza di rinnovo di concessione scaduta, sarà considerata alla stregua delle richieste di primo rilascio. A ciascuna **istanza di rilascio** della concessione deve essere allegata la seguente documentazione:

- a. **“Programma di attività”** riferito al periodo per il quale si chiede il rilascio della concessione sottoscritto in originale dal richiedente e/o Legale Rappresentante corredato da un piano di investimenti per settori di costi presumibili e di prospettive di traffici. Tale programma, nel precisare la tipologia omogenea di traffici di riferimento (cfr. precedente art. 2, lett. k), deve essere rivolto all'incremento dei traffici ed alla produttività del porto ed essere assistito da specifico impegno alla prestazione della garanzia prevista nel successivo articolo 16 del presente Regolamento. Inoltre al predetto deve essere allegata una relazione sull'attività eventualmente svolta nell'ultimo triennio, comprensiva di dati sugli investimenti, sui traffici e sul personale. Il predetto documento dovrà, infine, indicare le previsioni di risultati gestionali da raggiungere anno per anno ed essere coerente e coordinato al Programma operativo di cui all'art. 6, n. 8, del presente Regolamento.
- b. **“Relazione”** sottoscritta in originale dal richiedente e/o legale rappresentante, da cui possa evincersi la “capacità organizzativa” della ditta, consistente nella idoneità ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative nuove per una migliore efficienza e qualità dei servizi.
- c. **“Atto costitutivo e statuto”**.
- d. **“Bilancio”**: copia relativa all'ultimo biennio.
- e. **“Elenco”** delle attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo

produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi.

- f. **“Organigramma dei lavoratori”** rapportato al programma di attività di cui alla precedente lettera a).
- g. **“Stralcio aereofotogrammetrico e rilievo quotato”**, in idonea scala (1:500 oppure 1:1.000 oppure 1:2.000), dello stato dei luoghi e delle aree da richiedere in uso esclusivo, da riportare su stralcio cartografico fornito in formato digitale dall’Ufficio Tecnico dell’Autorità Portuale. Su tale stralcio dovrà essere riportata la zona demaniale marittima interessata dall’istanza e le relative opere da realizzare, anche di tipo precario. Detto stralcio dovrà essere consegnato sia su supporto cartaceo che in formato digitale in versione dwg e dxf per Autocad.
- h. **“Elaborati grafici descrittivi”** composti da:
 - testata contenente l’indicazione della località, oggetto della richiesta della ditta richiedente e del tecnico incaricato, la data;
 - piante quotate delle opere da realizzare in scala 1:100;
 - prospetti e sezioni delle opere da realizzare opportunamente quotate ed in scala 1:100;
 - sezioni trasversali, opportunamente quotate, da monte a mare, intersecanti le opere da realizzare in idonea scala e comunque non inferiori a 1:200;
 - particolari costruttivi in idonea scala (1:5 oppure 1:10 oppure 1:20 oppure 1:50) dei manufatti riguardanti le opere in fondazione nonché di quelle portanti in elevazione e dei relativi sottoservizi.
- i. **“Relazione tecnico-descrittiva”** delle strutture e dei sottoservizi da realizzare nella quale dovranno essere evidenziate:
 - apposita legenda delle singole occupazioni (sia coperte con opere che asservite) in metri quadrati e delle diverse destinazioni d’uso e sviluppo in metri lineari dei singoli cavidotti;
 - illustrazione dei criteri di costruzione dei vari impianti (idrico, elettrico ecc., allacciamenti e scarichi e/o vasche IMHOFF);
 - descrizioni dei materiali che si intendono impiegare per la costruzione delle opere.
- l. **“Documentazione fotografica”** dettagliata delle aree demaniali richieste in concessione (preferibilmente anche in formato digitale).
- m. **“Dichiarazione di impegno”**, sottoscritta dal Legale Rappresentante, in base al quale l’Impresa si obbliga a versare, alla scadenza stabilita, i corrispettivi dovuti per la fornitura delle prestazioni di lavoro temporaneo di cui all’art. 17 della legge n. 84/94.

La documentazione cartacea di cui ai punti g), h), i) ed l) dovrà essere prodotta in 8 (otto) originali e, preferibilmente, in formato A4 per le relazioni e in formato A3 per i grafici.

La documentazione tecnica deve essere sottoscritta da un tecnico abilitato e consegnata su copia cartacea e supporto digitale in formato compatibile per sistema windows.

ARTICOLO 12 – ISTRUTTORIA DELLA DOMANDA

L'Autorità, valutata in via preliminare la compatibilità dell'iniziativa con il Piano regolatore portuale ed il Piano operativo triennale, anche con specifico riferimento al Piano di Riparto di cui all'art. 2, lett. F, del presente Regolamento, dispone la pubblicazione dell'istanza di cui al precedente articolo mediante affissione al proprio albo ed all'albo del Comune di Salerno, assegnando un termine di venti giorni per la presentazione di istanze concorrenti od eventuali osservazioni.

Scaduto il predetto termine, il Segretario Generale avvia l'istruttoria delle istanze ammesse ai sensi della legge 7 agosto 1990 n. 241, acquisendo in via preventiva il parere del Comitato Portuale ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera f) della legge n. 84/1994.

Il procedimento istruttorio dovrà essere, tra l'altro, finalizzato ad accertare che l'impresa sia dotata di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative tali da soddisfare le esigenze del ciclo produttivo ed operativo oggetto della domanda, anche sotto l'aspetto della sicurezza portuale, nonché la disponibilità di un organico di lavoratori rapportato al programma di cui al precedente articolo 11 lettera a).

ARTICOLO 13 – CONCORSO DI DOMANDE DI CONCESSIONE

Nel caso di più domande di concessione è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie circa la rispondenza dei programmi di attività dell'impresa alle caratteristiche ed ai programmi di sviluppo del porto stabiliti dal Piano operativo triennale di cui all'art. 11, lett. a).

A tal riguardo, vanno valutate altresì le garanzie finanziarie, tecniche ed organizzative circa l'effettiva attuazione dei programmi di attività dell'impresa, anche in riferimento alla documentazione di cui al precedente articolo 6, punto 8.

A parità di condizioni tra gli aspiranti concessionari, la concessione viene rinnovata a favore del precedente titolare quando ricorrono congiuntamente i seguenti presupposti:

- valutazione dell'autorità di effettiva e proficua rispondenza dell'attività svolta rispetto agli obiettivi prefissati, anche se svolta in aree portuali diverse, ma non ulteriori, rispetto a quelle oggetto della domanda di concessione. Tale valutazione è associata ad una relazione di consuntivo predisposta dal concessionario, verificata e vistata dal Segretario Generale;
- persistente coerenza del programma concessorio con le linee di sviluppo portuale, così come delineate nell'ultimo piano operativo triennale.

Qualora non ricorrano le ragioni di preferenza di cui ai precedenti commi, si affiderà la concessione mediante licitazione privata al soggetto che offre il canone economicamente più vantaggioso.

ARTICOLO 14 – DELIBERAZIONE PRESIDENZIALE

Completata l'istruttoria, il Presidente delibera circa il rilascio del titolo concessorio, sentito il Comitato Portuale così come prevede l'articolo 9, comma 3, lettera f) della legge n. 84/1994.

In caso di concorrenza di cui al precedente articolo, il Presidente con la procedura di cui al primo comma del presente articolo potrà accogliere parzialmente le istanze di concessione assentendo in uso esclusivo aree portuali secondo dimensioni variate e/o rettificata rispetto a quanto previsto nelle relative istanze.

Il Presidente, qualora intenda adottare determinazioni in difformità del parere reso dal Comitato Portuale reso ai sensi del precedente articolo, dovrà motivare in merito.

Qualora non siano presentate istanze per l'ottenimento in uso esclusivo di aree portuali, le stesse rimarranno destinate all'uso generale e rotativo nell'ambito della tipologia omogenea di traffici di riferimento.

ARTICOLO 15 – CANONE CONCESSORIO

Il canone dovuto per l'assentimento in concessione di aree portuali ai sensi del presente Capo dovrà essere quantificato secondo i parametri ed i criteri di cui al Regolamento approvato con Delibera del Comitato Portuale dell'Autorità n. 17 del 17.12.2002.

ARTICOLO 16 – GARANZIA RESA PER ASSICURARE L'EFFETTIVO INCREMENTO DELLA PRODUTTIVITÀ PORTUALE E DEI RELATIVI TRAFFICI

A seguito della deliberazione presidenziale di cui al primo comma del precedente articolo 14, il richiedente dovrà versare, ai sensi dell'art. 18, comma 6 lett. a) della legge 84/1994, una cauzione di importo pari al canone quantificato ai sensi del precedente articolo 15 moltiplicato per gli anni di validità della richiesta concessione demaniale.

In caso di revoca adottata ai sensi dell'art. 19 del presente Regolamento per mancato incremento dei traffici e della produttività portuale, l'Autorità è autorizzata ad incamerare l'intera garanzia prestata ai sensi del primo comma.

La garanzia può prestarsi sotto forma di:

- c. deposito in numero infruttifero;
- d. polizza cauzionale bancaria o assicurativa, che abbia i seguenti requisiti:
 - sottoscrizione del rappresentante dell'Ente Fideiussore autenticata dal notaio con l'ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;

- espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
- validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell'Autorità.

ARTICOLO 17 – CAUZIONE PER IL RILASCIO DELL'ATTO CONCESSORIO

L'aspirante concessionario dovrà garantire l'osservanza degli obblighi assunti con il rilascio dell'atto di concessione demaniale mediante versamento della cauzione da corrispondere a norma dell'art. 17 del Reg. Cod. Nav. pari a due annualità del canone.

Detta cauzione può prestarsi sotto forma di:

- e. deposito in numerario infruttifero;
- f. polizza cauzionale bancaria o assicurativa, che abbia i seguenti requisiti:
 - sottoscrizione del rappresentante dell'Ente Fideiussore autenticata dal notaio con l'ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
 - espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
 - validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell'Autorità.

ARTICOLO 18 – VERIFICHE ANNUALI

In ottemperanza alla disposizione di cui al comma 8 dell'art. della legge 84/94, le concessioni sono sottoposte a verifica annuale per accertare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti dal "Programma di attività" di cui al precedente art. 11, lettera a).

In particolare, il Presidente dell'Autorità, attraverso un periodico accertamento dell'attività gestionale del concessionario, verificherà i risultati raggiunti rispetto agli obiettivi prefissati.

Di tali accertamenti il Presidente dell'Autorità riferisce al Comitato Portuale con eventuali osservazioni e proposte.

Le concrete modalità di esplicazione dell'attività di vigilanza sarà prevista nel titolo concessorio.

ARTICOLO 19 – REVOCA E/O DECADENZA

Fatto salvo quanto espressamente previsto dagli art. 42 e 47 del Codice della Navigazione e fermo restando l'esito della verifica annuale di cui al precedente art. 18, **la revoca dell'autorizzazione ex art. 16 legge 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali, comporta la revoca della concessione demaniale rilasciata alla stessa impresa ai sensi dell'art. 18 della citata norma.**

In caso di accertata inosservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario – tra i quali è compreso anche il pagamento dei corrispettivi dovuti per la fornitura del lavoro temporaneo di cui all'art. 17 della

legge n. 84/1994 – nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, il Presidente dell’Autorità promuove formale contestazione degli addebiti al concessionario medesimo.

Quando dalle controdeduzioni del concessionario non emerge alcun giustificato motivo sulla mancata osservanza degli obblighi assunti ovvero sul mancato raggiungimento degli obiettivi, l’Autorità Portuale stabilisce un termine entro il quale il concessionario dovrà adeguare conseguentemente la sua azione.

Scaduto inutilmente detto termine, l’Autorità ne dichiara la revoca sentita la commissione consultiva locale.

Nei casi previsti nel presente articolo, si applica quanto disposto nel precedente articolo 16 in tema di incameramento della garanzia ivi prevista.

ARTICOLO 20 – NORMA DI RINVIO

Per quanto non espressamente previsto e regolamentato dal presente Regolamento, troverà applicazione la legge n. 84/1994 ed i relativi atti attuativi.

Salerno, 4 aprile 2003

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

Allegato 1

Autorità Portuale di Salerno
(Legge n. 84/1994; D.P.R. 23.6.2000 in G.U. n. 175 del 28.7.2000)

DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DELL'ATTO DI NOTORIETÀ (art.47 del D.P.R. 28 dicembre 2000 n° 445)

Ai sensi dell'art.10 della legge 675/96 si informa che i dati di seguito riportati saranno utilizzati necessariamente ed esclusivamente per l'esecuzione dei procedimenti di competenza dell'Autorità Portuale di Salerno, con esclusione di qualsiasi comunicazione ad altri soggetti. Rispetto a tali dati il dichiarante potrà esercitare i diritti di cui all'art. 13 della legge citata.

Il sottoscritto nato a
il, residente a
Via riconosciuto a mezzo di
documento che si allega quale parte integrante del presente atto⁽¹⁾, nella
qualità di legale rappresentante dell'impresa portuale⁽²⁾
con sede in

Consapevole delle sanzioni penali previste per il caso di dichiarazioni mendaci, così come espressamente indicato dall'art. 76 del D.P.R. 28/12/2000, n.445

DICHIARA

ai fini del rinnovo, per l'anno dell'autorizzazione per l'esercizio di impresa ai sensi dell'art.16 della l. 84/94, che il documento di sicurezza, datato... .., redatto ex art. 4 del DL 272/99, afferente lo svolgimento dell'attività di impresa portuale ai sensi dell'art. 16 della l. 84/94 nell'ambito del porto commerciale di Salerno (giusta autorizzazione n°, rilasciata per l'anno), è aggiornato e coerente con l'attività lavorativa effettivamente svolta dall'impresa e dai lavoratori dipendenti (inclusi i lavoratori della CULP che forniscono la propria attività lavorativa temporaneamente), in quanto dalla data della sua presentazione ad oggi non si sono verificati mutamenti organizzativi e produttivi che hanno rilevanza ai fini della salute e della sicurezza del lavoro, nonché altre rilevanti variazioni idonee a rendere necessarie integrazioni, modifiche o sostituzioni, come meglio specificato nell'ordinanza n°, dell'Autorità portuale.

Il sottoscritto

DICHIARA,

inoltre, di essere a conoscenza dell'obbligo di aggiornare il citato documento qualora si verificano le condizioni di cui all'art. 4 del DL n° 626/94.

Salerno, li

IL LEGALE RAPPRESENTANTE⁽³⁾

.....

⁽¹⁾ Allegare copia di un documento di riconoscimento in corso di validità

⁽²⁾ Ragione sociale dell'impresa portuale

⁽³⁾ Timbro e firma per esteso leggibile

Documento 3

ORDINANZA N° 02/04

Il Presidente

VISTA la legge 84/94 “Riordino della legislazione in materia portuale”, ed in particolare gli artt. 6, 8, 14 e 16;

VISTO l’art. 36 del Codice della Navigazione;

CONSIDERATO necessario emanare un “Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l’espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno di durata non superiore al quadriennio per il 2004 e relative domande integrative”;

ORDINA

ART. 1

È approvato e reso esecutivo, a decorrere dalla data della presente ordinanza, l’allegato “Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l’espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno di durata non superiore al quadriennio per il 2004 e relative domande integrative”.

ART. 2

Per quanto non espressamente o diversamente disciplinato dal presente regolamento, troveranno applicazione il “Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 Legge 84/94 e rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 della stessa legge”, approvata con ordinanza n. 08.2003, la legge 84/94 ed i relativi atti attuativi, il Codice della Navigazione e l’ordinanza 07/2001 di questa Autorità Portuale.

ART. 3

I contravventori del Regolamento di cui all’art. 1, oltre a rispondere in sede civile per danni alle persone od alle cose che possano derivare dallo svolgimento delle attività autorizzate, saranno ritenuti responsabili, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, della violazione dell’art. 1174 del Codice della Navigazione.

ART. 4

È fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare il Regolamento di cui alla presente ordinanza.

ART. 5

Sono abrogate le precedenti disposizioni emanate dalla Capitaneria di Porto di Salerno e/o da questa Autorità Portuale che siano in tutto o in parte in contrasto con la presente ordinanza e con il relativo Regolamento.

Salerno, 20.01.04

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI EX ART. 16 LEGGE 84/94 PER L'ESPLETAMENTO DELLE OPERAZIONI PORTUALI NEL PORTO DI SALERNO DI DURATA NON SUPERIORE AL QUADRIENNIO PER IL 2004 E RELATIVE DOMANDE INTEGRATIVE

Il Presidente:

VISTI: gli artt. 36 e seguenti del Codice della Navigazione;

VISTA: la legge 28 gennaio 1994 n° 84, concernente il riordino della legislazione in materia portuale e le sue successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO: in particolare, l'art. 16 della citata legge, così come modificato dall'art. 2 della Legge 30.06.2000 n° 186, che definisce – tra l'altro – le operazioni portuali e attribuisce all'Autorità Portuale il potere di disciplinare e vigilare sul loro espletamento;

VISTO: il DM 31/03/95 n. 585 "Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali";

VISTA: la Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n° 32 del 05/01/96, concernente il citato Regolamento;

VISTO: il Verbale del Comitato Portuale del 31.07.2003;

VISTO: il Verbale n. 06 del 26.11.2003 della Commissione Consultiva Locale;

VISTE: le Delibere del Comitato Portuale n. 35 e 41 del 22.12.2003;

CONSIDERATO: che l'Autorità Portuale deve determinare annualmente il numero massimo delle Autorizzazioni da rilasciare per lo svolgimento delle operazioni portuali, nonché stabilire termini e modalità per la presentazione delle relative domande;

TENUTO CONTO: che la procedura per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni portuali ex art. 16 della legge n. 84/1994 deve consentire un'effettiva e massima concorrenza nell'area commerciale ed imprenditoriale del porto di Salerno;

CONSIDERATA: la necessità di fornire alle imprese interessate le informazioni necessarie per la presentazione delle istanze intese all'ottenimento delle autorizzazioni per l'esercizio d'impresa nel porto di Salerno per l'anno 2004 (e seguenti);

VISTA: l'Ordinanza n. 8/03 dell'Autorità Portuale con cui è stato approvato e reso esecutivo il "Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 L. 84/94 per l'espletamento delle operazioni portuali e rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 della stessa legge";

SENTITA: la Commissione Consultiva nella riunione del 12.01.2004;

adotta il seguente Regolamento

ARTICOLO 1 – NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI PER IL 2004 E DOMANDE DI AUTORIZZAZIONI INTEGRATIVE

Per l'anno 2004 il numero massimo di imprese autorizzabili ex art. 16 della legge 84/94 all'espletamento di operazioni portuali nel porto commerciale di Salerno resta confermato in 11 (undici), pari al numero di autorizzazioni già rilasciate alla data del presente Regolamento.

I soggetti già autorizzati all'esercizio delle operazioni portuali hanno la facoltà di presentare istanze finalizzate all'integrazione dell'autorizzazione principale per espletare **segmenti di operazioni portuali** diversi ed ulteriori rispetto a quelli già assentiti:

- A. carico/scarico merci;
- B. movimentazione merci in ambito portuale;
- C. deposito merci;

ovvero **operazioni per categorie merceologiche** diverse ed ulteriori rispetto a quelle oggetto delle autorizzazioni principali (rotabili, merci varie, contenitori, Autostrade del Mare).

Le domande per ottenere il rilascio delle citate autorizzazioni integrative devono pervenire a questa Autorità Portuale entro il termine perentorio dalle **ore 12.00 del 6 febbraio 2004**.

Le domande prevenute fuori termine saranno dichiarate inammissibili.

ARTICOLO 2 – DURATA DELLE AUTORIZZAZIONI INTEGRATIVE (E VERIFICHE PERIODICHE)

La scadenza naturale delle autorizzazioni integrative, rilasciata per l'effetto dell'art. 1 del presente Regolamento, coincide con quella della corrispondente autorizzazione principale e, comunque, avverrà entro e non oltre il 30.09.2007.

Verifiche periodiche

Le autorizzazioni rilasciate con validità superiore ai 12 mesi sono sottoposte a verifica annuale per accertare il rispetto del Programma Operativo presentato; quelle rilasciate con validità annuale sono sottoposte alla stessa verifica a decorrere da sei mesi dalla data di inizio della validità.

Clausole e prescrizioni

L'inosservanza delle prescrizioni e/o delle clausole contenute nelle singole autorizzazioni e/o la mancata applicazione del C.C.N.L. Unico dei Porti potrà comportare la revoca dell'atto stesso o la dichiarazione di decadenza.

Il ritardato pagamento, per un periodo superiore a giorni 90 (novanta) dalla data di emissione della relativa fattura, dei corrispettivi dovuti per la fornitura di lavoro temporaneo all'Impresa autorizzata potrà comportare la sospensione o la decadenza al relativo titolo.

Revoca

In relazione a quanto espressamente previsto dal comma 1 dell'art. 18 della legge 84/94, l'eventuale provvedimento di revoca dell'autorizzazione, adottato a seguito della suddetta verifica e/o dell'applicazione della vigente normativa di settore, comporta la revoca della concessione ex art. 18, comma 9, della legge n. 84/1994 intestata alla stessa impresa.

ARTICOLO 3 – REQUISITI E DOCUMENTAZIONE DA ALLEGARE ALL'ISTANZA DI AUTORIZZAZIONE INTEGRATIVA

In considerazione del fatto che i requisiti ex art. 3 del DM 585/95 degli istanti sono già stati dimostrati in occasione della richiesta dell'autorizzazione principale, gli stessi sono tenuti alla dimostrazione del possesso degli specifici requisiti per il segmento di operazioni portuali ovvero per la categoria merceologica richiesti ad integrazione dell'autorizzazione principale.

All'istanza in carta legale dovrà essere allegata la seguente documentazione, che può essere sostituita – ove espressamente previsto dall'art. 46 del D.P.R. 445/00 “Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa” – da “dichiarazione sostitutiva di certificazione”:

1. Idonea documentazione, sottoscritta in originale dal legale rappresentante dell'impresa, da cui possa evincersi la disponibilità dei beni mobili ed immobili di cui l'impresa dispone – in proprietà, in leasing o in locazione per un tempo non inferiore al periodo di validità della richiesta autorizzazione – per lo svolgimento delle attività programmate (macchinari, mezzi meccanici, navi etc.).
2. Relazione sottoscritta in originale dal legale rappresentante dell'impresa, da cui possa evincersi la “capacità organizzativa” della ditta, consistente nella idoneità ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative nuove per una migliore efficienza dei servizi.
3. Programma operativo di durata rapportata al periodo di efficacia dell'autorizzazione richiesta e, comunque, non inferiore ad un anno, sottoscritto in originale dal Legale Rappresentante corredato da un piano di investimenti, con allegata idonea documentazione, suddiviso per settori di costi presumibili e di prospettive di traffici; a detto documento deve essere allegata una relazione sull'attività svolta nell'ultimo triennio, comprensiva di dati sugli investimenti, sui traffici e sul personale.
4. Organigramma dei dipendenti, comprensivo dei quadri dirigenziali, necessario all'espletamento delle attività programmate ed opportunamente rapportato all'orario di lavoro vigente in ambito portuale, suddivisi per livelli e profili professionali, con l'indicazio-

ne dei dipendenti già in organico ed iscritti nel libro paga e l'eventuale ulteriore numero di unità da inserire nella produzione attraverso l'istituto del distacco, nonché attraverso la mobilità, ai sensi dell'art. 23 della l. 84/94, ove l'organico già presentato per l'autorizzazione principale non sia sufficiente all'espletamento delle attività di cui all'istanza di integrazione ex art. 1 del presente Regolamento. L'eventuale sufficienza dell'organico già dichiarato in sede di istruttoria dell'autorizzazione principale dovrà essere oggetto di apposita dichiarazione sostitutiva di certificazione ai sensi dell'art. 46 del D.P.R. 445/2000.

5. Polizza assicurativa che garantisca persone e cose da eventuali danni derivanti dall'espletamento delle operazioni portuali oggetto della richiesta integrativa, laddove la polizza presentata per l'autorizzazione principale non sia idonea alla copertura degli stessi.
6. Tariffe che si intende adottare per l'anno 2004, fermo l'obbligo nell'ipotesi di autorizzazioni pluriennali di comunicare le tariffe di ogni anno successivo al 2004 entro il 30 novembre dell'anno precedente.
7. Documento di sicurezza ex art. 4 D.lgs. 272/99 relativa al segmento di operazioni portuali ovvero alla categoria merceologica integrativi.

Qualora il documento di cui al precedente punto 7) già trasmesso all'Autorità in occasione della richiesta dell'autorizzazione principale sia relativo anche al segmento di operazioni portuali ovvero alla categoria merceologica integrativi e rispetto alla data di redazione non si siano verificati fatti nuovi o variazioni relative ai suoi elementi costitutivi, il titolare dell'impresa può presentare una "dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà" (ex art. 47 del D.P.R. 445/00) secondo l'allegato schema (all. 1).

Ai fini della sottoscrizione della citata dichiarazione, sono considerati dall'Autorità indicatori idonei a configurare un mutamento delle condizioni di lavoro da cui, pertanto, deriva la necessità di integrare/modificare/sostituire il documento di sicurezza, i seguenti elementi (anche considerati singolarmente):

- variazioni qualitative e/o quantitativa dell'organigramma dell'impresa;
- variazione del complesso dei beni dell'impresa (cfr. punto 4);
- diversa ubicazione delle aree portuali (in concessione ed a rotazione d'uso) destinate alla movimentazione delle merci manipolate dalla singola impresa;
- modifiche dell'assetto viario portuale.

L'Autorità Portuale si riserva di richiedere chiarimenti o integrazioni rispetto alla documentazione pervenuta e, ove anche a seguito di ulteriori chiarimenti, la documentazione stessa sia considerata incompleta e ca-

rente, si procederà, sentita la Commissione consultiva, al rigetto della relativa istanza.

Gli istanti sono, altresì, tenuti a presentare “dichiarazione sostitutiva dell’atto di notorietà” (ex art. 47 del D.P.R. 445/00) in ordine alla persistenza ed all’insussistenza di fatti modificativi di tutti i requisiti di cui ai punti 1, 2, 3, 6, 7, 10, 11, 14, 16 dell’art. 6 del “Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 Legge 84/94 e rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 della stessa legge”, approvato con ordinanza n. 08.2003.

ARTICOLO 4 – CAUZIONE

L’importo della cauzione, da corrispondere a norma dell’art. 6 del DM 31.03.95, n° 585, per il rilascio di un’autorizzazione per l’espletamento di operazioni portuali per l’anno 2004 non può essere inferiore al canone calcolato sulla scorta del Regolamento approvato con Delibera del Comitato Portuale n. 41 del 22.12.2003.

Detta cauzione può prestarsi sotto forma di:

- a. deposito in numerario infruttifero;
- b. polizza cauzionale bancaria o assicurativa, che abbia i seguenti requisiti:
 - sottoscrizione del rappresentante dell’Ente Fideiussore autenticata dal notaio con l’ulteriore attestazione della capacità rappresentativa del firmatario;
 - espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale;
 - validità fino allo svincolo della stessa, previa espressa dichiarazione dell’Autorità Portuale.

ARTICOLO 5 – NORMA DI RINVIO

Per quanto non espressamente o diversamente regolamentato dal presente regolamento, troverà applicazione il “Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 Legge 84/94 e rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 della stessa legge”, approvato con ordinanza n. 08.2003.

ARTICOLO 6 – NORMA INTERPRETATIVA

L’art. 2, lett. k) del “Regolamento...” approvato con ordinanza dell’Autorità Portuale n. 08/03, è da interpretarsi nel senso che il settore merceologico dei “rotabili” comprende le merci varie unitizzate e/o containerizzate, nonché i contenitori pieni e vuoti su navi ro-ro, e, pertanto, le operazioni portuali svolte con mezzi rotabili relative a tali merci devono intendersi riferite al settore merceologico dei “rotabili”.

Salerno, 20.01.04

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

Documento 4

ORDINANZA N° 04/05

Il Presidente

VISTA: la legge n° 84/94, di riforma del sistema portuale e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO: l'art. 50 del Codice della Navigazione e relativo Regolamento di esecuzione, inerente il deposito temporaneo di merce in banchina;

VISTA: la Delibera n° 17 del 17/12/2002 del Comitato Portuale relativa ai criteri di calcolo dei canoni demaniali marittimi per le concessioni il cui scopo sia riconducibile agli artt. 16 e 18 della Legge 84/94;

VISTA: l'Autorizzazione in corso di rilascio al Consorzio Concessionari del Molo Trapezio per implementare alcune infrastrutture relative alla Port Security nell'ambito del porto commerciale di Salerno;

CONSIDERATO: che la vigente disciplina relativa alla gestione delle aree a rotazione ex art. 50 c.n. non appare aderente alla mutata realtà dei traffici commerciali e delle operazioni portuali che si svolgono nel porto commerciale di Salerno, cosa ancor più vera nel caso della realizzazione di una struttura consortile, che per la sua attività va nella direzione della ottimizzazione operativa delle predette aree;

CONSIDERATO: pertanto necessario ed opportuno emanare una specifica disciplina per regolamentare l'area a rotazione contenitori rientrante nel compendio del citato Consorzio;

PRESO ATTO: che tale area a rotazione, disciplinata ex art. 50 c.n. sarà gestita direttamente dal Consorzio Concessionari Molo Trapezio, con autorizzazioni di validità fino a 90 gg., pertanto appare opportuno dettare una disciplina specifica sia per il periodo di validità dell'autorizzazione, sia per il canone da applicare a tale attività;

RITENUTO: per la specificità dell'argomento trattato per la prima volta in questo porto, di poter adottare, un atto normativo provvisorio della **durata di mesi sei**, rinnovabile previa verifica ed eventuale revisione, che consenta l'immediata applicazione delle tariffe e nel contempo l'analisi delle eventuali problematiche applicative insorgenti;

VISTO: l'art. 7 del D.L. 05/10/1993 n° 400 contenente disposizioni per la determinazione dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime;

VISTE: le vigenti ordinanze n° 25/04 del 03/12/2004 dell'Autorità Portuale di Salerno, nonché n° 52/94 del 15/06/2004 della Capitaneria di Porto di Salerno (e successive modificazioni ed integrazioni);

PRESO ATTO: che con la citata ordinanza n° 25/04 il canone delle autorizzazioni ex art. 50 c.n. è stato rapportato a quello delle concessioni demaniali marittime per attività terminalistica ex art. 18 della Legge 84/94;

RITENUTO: pertanto di poter applicare detto principio al caso in specie;

VISTO: l'I.S.P.S. Code 2002 relativo, fra l'altro, alla Port Security degli Impianti Portuali;

VISTI: gli artt. 30 ed 81 del CN, nonché l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

ART. 1

A decorrere dal 1° maggio 2005, le autorizzazioni per deposito temporaneo dei contenitori in banchina, ai sensi dell'art. 50 c.n., nell'area a rotazione di cui alla variante del P.O.T. 2004-2006 approvato nel febbraio 2004, possono avere **durata fino a 90 gg.** ed essere rilasciate anche a **Consorzi d'Imprese**. È altresì stabilito che, nell'ambito delle Imprese consorziate, solo quelle in possesso di autorizzazione ex art. 16 L. 84/94 ad espletare operazioni portuali per la categoria merceologica dei contenitori possono utilizzare la predetta area a rotazione ex art. 50 c.n.

ART. 2

In deroga a quanto espressamente previsto dalla tabella in allegato 1) alla Ordinanza n° 25/04 del 03/12/2004, il canone da corrispondere per il rilascio dell'autorizzazione di cui al precedente art. 1) è calcolato a mq, applicando la tariffa per area scoperta (Delibera n° 17 del 17/12/2002 del Comitato Portuale), commisurato al periodo di validità dell'autorizzazione.

ART. 3

Per quanto non previsto dalla presente ordinanza, si applicano se compatibili, le ordinanze che disciplinano il deposito temporaneo di merci in banchina ex art. 50 c.n., nonché le norme del Codice della Navigazione e le altre leggi e regolamenti secondo l'ordine determinato dell'art. 1 del Codice della Navigazione.

ART. 4

È abrogata ogni norma in contrasto, anche parziale, con le norme della presente ordinanza.

ART. 5

La presente ordinanza ha carattere sperimentale e validità per mesi 6 (sei) dalla data di sottoscrizione.

ART. 6

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente ordinanza che entra in vigore il 01/05/2005. I contravventori alle norme in essa contenute, saranno perseguiti ai sensi e con gli effetti degli artt. 1164, 1165 e 1174 Cod. Nav., sempre che il fatto non costituisca più grave reato. Ai contravventori verrà ordinata dalle competenti Autorità, l'immediata rimozione delle merci abusivamente depositate e in caso di mancata ottemperanza, sarà disposta la rimozione d'ufficio della merce stessa.

Salerno, 31 marzo 2005

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

Documento 5

ORDINANZA N° 19/03

- Visto: l'art. 68 del Codice della Navigazione;
Vista: legge 84/94, di riordino della legislazione in materia portuale;
Considerato: necessario emanare un "Regolamento" per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Salerno ai sensi dell'art. 68 C.N.;

ORDINA

ART. 1

È approvato e reso esecutivo, a decorrere dalla data odierna, l'allegato Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Salerno ai sensi dell'art. 68 a far data dall'anno 2004.

ART. 2

Per tutto quanto non espressamente previsto dal "Regolamento..." si fa riferimento al Codice della Navigazione, alla legge 84/94, ai relativi provvedimenti attuativi.

ART. 3

I contravventori al regolamento di cui al primo comma, oltre a rispondere in sede civile per danni alle persone od alle cose che possano derivare dalla svolgimento delle attività autorizzate e/o concesse, saranno ritenuti responsabili, salvo che il fatto non costituisca reato, della violazione dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

ART. 4

È fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare il Regolamento di cui alla presente ordinanza.

ART. 5

Sono abrogate le precedenti disposizioni emanate dalla Capitaneria di Porto di Salerno e/o da questa Autorità Portuale che siano in tutto o in parte in contrasto con la presente ordinanza e con il relativo Regolamento.

Salerno, 29 dicembre 2003

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ INDUSTRIALI, ARTIGIANALI, COMMERCIALI CHE SI SVOLGONO NELL'AMBITO DI GIURISDIZIONE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI SALERNO, EX ART. 68 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Il Presidente:

VISTO: l'Articolo 68 del Codice della Navigazione e l'art. 61 del relativo Regolamento per la Navigazione Marittima;

VISTA: la legge 28 gennaio 1994 n° 84, concernente il riordino della legislazione in materia portuale e le sue successive modificazioni ed integrazioni;

VISTA: la legge 30 giugno 2000 n. 186, modifiche alla legge 28 gennaio 1994 n. 84, in materia di operazioni portuali e di fornitura del lavoro portuale temporaneo;

VISTA: la legge 15 maggio 1997 n. 127 in tema di Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo come successivamente integrata e modificata;

VISTO: il D.lgs. 11 maggio 1999 n. 135 in tema di disposizioni integrative della legge 31 dicembre 1996 n. 675, sul trattamento di dati sensibili da parte dei soggetti pubblici;

VISTA: legge 5 giugno 1962 n. 616 in tema di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

VISTO: il Decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 271, adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31.12.1998 n. 485;

VISTO: il Decreto legislativo n. 272 in data 27 luglio 1999, adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998 n. 485;

VISTO: il D.P.R. 3 giugno 1998 n. 252, Regolamento recante norme per la semplificazione dei procedimenti relativi al rilascio delle comunicazioni e delle informazioni antimafia;

VISTO: il D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;

VISTO: il D.P.R. 20 ottobre 1998 n. 403, Regolamento di attuazione degli artt. 1, 2 e 3 della legge 15 maggio 1997 n. 127;

VISTO: il D.P.R. 23/06/2000 con il quale è stata istituita l'Autorità Portuale di Salerno, il D.M. 24/08/2000 avente ad oggetto l'individuazione della relativa circoscrizione territoriale ed il successivo D.M. 11/3/2003 di estensione della predetta circoscrizione territoriale di competenza;

VISTO: il Decreto Ministeriale 13 gennaio 1979, Istituzione della categoria dei sommozzatori in servizio locale;

VISTO: il D.M. 14 novembre 1994 concernente l'identificazione dei servizi d'interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale;

VISTO: il D.M. 31 marzo 1995 n. 585, Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali;

VISTA: la Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 6 febbraio 2001 n. 132, Regolamento concernente la determinazione dei criteri vincolanti per la regolamentazione da parte delle Autorità portuali e marittime dei servizi portuali, ai sensi dell'articolo 16 delle legge n. 84/1994;

VISTO: l'Accordo per il "Servizio ferroviario nei porti", n° 60, sottoscritto il 18.05.00 tra il Ministero Trasporti e Navigazione, FS Cargo ed Assoporti;

VISTE: le ordinanze n. 13 del 26 marzo 1980, n. 74 del 9 settembre 1989, n. 47 del 31 maggio 1993 e n. 25 del 19 aprile 1994 della Capitaneria di Porto di Salerno in tema di disciplina della pulizia banchine del porto di Salerno e fissazione delle relative tariffe;

VISTA: l'Ordinanza n° 08 del 04.04.2003 di approvazione del Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/1994 per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Salerno a far data dall'anno 2003 e del rilascio delle concessioni demaniale ex art. 18 della legge n. 84/1994 nel porto di Salerno;

VISTA: l'Ordinanza n. 9 del 27.12.2001 dell'Autorità Portuale di Salerno con la quale, limitatamente al Porto Commerciale ed al Porto Masuccio di Salerno, si abrogava l'ordinanza della Capitaneria di Porto di Salerno n. 19 del 6.5.1999 regolante le attività di cui all'articolo 68 del Codice della Navigazione;

VISTA: l'Ordinanza n. 23 in data 4.11.2002 dell'Autorità Portuale di Salerno in tema di regolamentazione dei servizi portuali di cui al Decreto del Ministero dei Trasporti del 06.02.2001 n. 132;

VISTO: il Dispaccio n. DEM3/spo1100 in data 26 novembre 1999 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione avente ad oggetto il rilascio delle Tessere di libero accesso nel porto per i provveditori, appaltatori navali e periti;

VISTO: il Dp. n° DEM3 521160 del 10.12.99 del Ministero Trasporti e Navigazione avente ad oggetto "Disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto";

VISTA: la circolare n° 16 del 19.07.02 del Ministero Infrastrutture e Trasporti, avente ad oggetto "Disciplina dell'attività di bunkeraggio";

RITENUTO: che l'attività svolta dalla categoria dei provveditori, appaltatori navali e periti, non essendo strettamente legata ad un particolare ambito portuale, rientra tra quelle per il quale è previsto il rilascio della tessera di libero accesso ai porti nazionali, non è soggetta all'iscrizione

nei registri tenuti ai sensi dell'art. 68 Codice della Navigazione;

VISTA: la Nota n. 184 in data 16.11.2000 con la quale si esaminava la problematica relativa alla disciplina delle attività di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione;

VISTA: la Nota n. DE/3511 in data 26.11.2001 dell'Area Demanio dell'Autorità Portuale di Salerno in tema di regolamentazione dell'autorizzazione ex art. 68 del Codice della Navigazione;

VISTO: l'Avviso pubblico n. 1 in data 24 febbraio 2003 dell'Autorità Portuale di Salerno emesso allo scopo di garantire l'espletamento del servizio idrico alle navi in porto;

VISTO: il Capitolato speciale d'appalto per la concessione del servizio di pulizia delle strade e piazzali comuni del Porto Commerciale e del Porto Turistico "Masuccio Salernitano" redatto da questa Autorità Portuale;

LETTA: la Relazione di accompagnamento s.d. del Gruppo di studio per la redazione del regolamento per i servizi portuali previsti dal D.M. 6.2.2001, con particolare riferimento alla analisi dell'attività di pulizia delle aree portuali;

CONSIDERATO: che l'Autorità Portuale intende regolarmente, in modo organico e complessivo, le attività di cui all'articolo 68 del Codice della Navigazione contemperando le esigenze di snellimento amministrativo, semplificazione, tutela della privacy con la necessità di assicurare che tutte le attività svolte in ambito portuale siano monitorate e controllate allo scopo di realizzare un coordinamento generale inteso a garantire, in via prioritaria, la sicurezza portuale e dei relativi addetti ai lavori;

VALUTATO: altresì, che l'Autorità Portuale intende porre le condizioni giuridiche e fattuali affinché sia data maggior efficienza, economicità ed efficacia all'azione amministrativa in tema di disciplina e controllo delle attività di cui all'articolo 68 del Codice della Navigazione anche al fine di consentire massima concorrenza nell'area commerciale ed imprenditoriale del porto di Salerno;

TENUTO CONTO: pertanto, che occorre quantificare espressamente gli importi relativi al costo dei procedimenti nonché delle tariffe per l'ottenimento dell'autorizzazione ex articolo 68 del Codice della Navigazione allo scopo di assicurare un idoneo e tempestivo servizio di vigilanza sulle relative attività autorizzate a tutela della sicurezza portuale;

CONSIDERATA: la necessità di fornire un apposito regolamento per la disciplina e la vigilanza sulle attività economiche soggette ad autorizzazione ex art. 68 del Codice della Navigazione nel porto di Salerno in armonia con i principi introdotti dalle norme sopraccitate;

PRESO ATTO: delle attività già esercitate in osservanza delle ordinanze n. 9 del 27.12.2001 dell'Autorità Portuale di Salerno e n. 19 del 6.5.1999 della Capitaneria di Porto di Salerno, dell'Avviso pubblico n. 1 del 24 febbraio 2003 emanato dall'Autorità Portuale di Salerno;

SENTITA la Commissione Consultiva nella riunione del 23.07.03 (verb. N° 04/03);

SENTITO il Comitato Portuale nella seduta del 22.12.03;

adotta il seguente Regolamento

ARTICOLO 1 – AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente Regolamento, fermo restando quanto previsto nel D.lgs. N. 271/1999, disciplina le attività industriali, artigianali, commerciali di cui al successivo articolo 3 che si svolgono nell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Salerno ai sensi dell'articolo 68 del Codice della Navigazione.

ARTICOLO 2 – DEFINIZIONI

- **“Codice della Navigazione”**: R.D. 30 marzo 1942 n. 327.
- **“Reg. Cod. Nav.”**: Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328.
- **“Autorità”**: l'Autorità Portuale di Salerno istituita in virtù della legge n. 84/1994 e del D.P.R. 23/06/2000 e del successivo D.M. 11/3/2003 di estensione della relativa circoscrizione territoriale di competenza.
- **“Attestato di iscrizione”**: l'atto di abilitazione all'esercizio di attività nell'interno dell'area di competenza dell'Autorità, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 68 del Codice della Navigazione.
- **“Attività”**: lavori ed attività elencate ai successivi articoli 3 e 4 del presente Regolamento.
- **“Ambito portuale”**: le aree demaniali ricomprese nel porto commerciale e nel Porto Masuccio di Salerno, ovvero nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'Autorità.
- **“Imprese autorizzate ex art. 16 della legge n. 84/1994”**: quelle che hanno ottenuto l'autorizzazione dall'Autorità ad effettuare le operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale svolto nell'ambito portuale e ad eseguire i servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della legge 28.1.1994 n. 84.
- **“Concessionari demaniali”**: le persone fisiche, gli enti e le società titolari di atti concessivi emessi in virtù e per gli effetti degli articoli 36 e seguenti del Codice della Navigazione e dell'art. 18 della legge n. 84/1994.
- **“Piano regolatore portuale”**: lo strumento che disegna e delimita l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.
- **“S.V.A.D.”**: servizio di vigilanza anticontrabbando doganale.

ARTICOLO 3 – CLASSIFICAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 68 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Le attività disciplinate dal presente regolamento sono le seguenti, fatte salve le attività previste nel Decreto legislativo n. 271/1999:

- a. Lavori vari eseguiti da officine meccaniche, elettriche ed elettroniche, quali:
 - Costruzione, riparazione, manutenzione, carenaggio, sabbatura, pitturazione, pulizia di navi, galleggianti e loro arredi.
 - Installazione, manutenzione e riparazione macchinari e strumenti di bordo, motori marini, alimentatori, macchinari ausiliari, impianti di condotte di ventilazione, porte, rampe e cardeck di accesso garage, apparati elettrici, radiotelevisivi ed elettronici di bordo.
 - Riparazione idraulica di carpenteria in legno e ferro.
 - Demolizioni navali, montaggio e smontaggio ponteggi e tubolari.
- b. Lavori di tappezzeria nautica.
- c. Attività di revisione zattere di salvataggio e altre dotazioni di sicurezza.
- d. Attività di riparazione e sostituzione pneumatici ai veicoli autorizzati ad operare in ambito portuale.
- e. Attività di rifornimento alle navi di oli lubrificanti e carburanti a mezzo autobotti.
- f. Attività di fornitura, installazione e manutenzione impianti antincendio di bordo, ricarica bombole ed estintori.
- g. Attività di lavaggio e stireria.
- h. Attività di raccolta rifiuti e pulizia:
 - delle banchine e piazzali dai residui delle operazioni di sbarco o imbarco, qualora non venga esercitata in via diretta dalle Imprese portuali;
 - delle aree, degli edifici o altri manufatti, in regime di concessione demaniale marittima ex art. 36 C.N., art. 18 legge 84/94, consegna ex art. 34 CN o occupazione temporanea ex art. 50 CN, qualora non venga esercitata in via diretta dal legittimo utilizzatore.
- i. Attività di vigilanza e sorveglianza privata in porto e sulle navi, nonché la attività di assistenza al S.V.A.D., come definita nel precedente articolo 2.
- j. Attività esercitate da scuole nautiche, agenzie nautiche, di alaggio, varo, riparazione, manutenzione, locazione, noleggio e trasporto unità da diporto, attività di parafly ed intermediazione nella compravendita di unità da diporto.
- k. Attività pubblicitaria mediante utilizzo di mezzi o veicoli mobili e di apparati sonori e/o visivi, autorizzabile limitatamente al Porto Turistico denominato "Masuccio Salernitano" ed al Molo Manfredi del porto commerciale di Salerno.

- l. Attività di fotografia e di riprese televisive, se svolta con carattere di continuità.
- m. Attività di compravendita itinerante anche di oggetti dichiarati fuori uso e recuperi di residui di stiva in conformità alla normativa di settore, autorizzabile limitatamente al Porto Turistico denominato “Masuccio Salernitano” ed al Molo Manfredi del porto commerciale di Salerno.
- n. Manovre ferroviarie portuali, così come definite dall’Accordo per il “Servizio ferroviario nei porti” n° 60, sottoscritto il 18.05.00 tra il Ministero dei Trasporti e Navigazione, FS Cargo ed Assoporti.
- o. Attività svolta dai consulenti chimici di porto; per il rilascio dell’attestato di iscrizione dovrà essere presentata la documentazione elencata nel Dp n° DEM3 521160 del 10.12.99 del Ministero Trasporti e Navigazione avente ad oggetto “Disciplina dell’attività dei consulenti chimici di porto”.
- p. Ogni altra attività svolta con l’ausilio di mezzi nautici o qualificabile accessoria e complementare rispetto a quelle specificate nelle precedenti lettere e, comunque, non rientranti nelle previsioni di cui al successivo articolo 4 del presente Regolamento.

ARTICOLO 4 – ATTIVITÀ ESENTI DALLA APPLICAZIONE DELLA PRESENTE REGOLAMENTAZIONE

Le disposizioni del presente Regolamento non si applicano alle seguenti fattispecie:

- a. Attività svolte da Imprese concessionarie dei servizi di interesse generale di cui all’articolo 6, comma I, lett. C della legge n. 84/1994 e al D.M. 14 novembre 1994 e successive modifiche ed integrazioni.
- b. Operazioni portuali e servizi portuali svolti dalle Imprese autorizzate ex art. 16 della legge n. 84/1994, del D.M. n. 132/2001 e dell’Ordinanza n. 23/2002 dell’Autorità.
- c. Attività di competenza di Amministrazioni pubbliche presenti in porto.
- d. Attività soggette a specifica legislativa o regolamentare:
 - servizi tecnico-nautici (pilotaggio, ormeggio, rimorchio);
 - battellaggio;
 - attività subacquee;
 - Agenti Raccomandati marittimi, spedizionieri doganali, Mediatori marittimi, Assicuratori Marittimi;
 - Ispettori e Periti dei Registri di classificazione navale, purché in possesso della “tessera di libero accesso nei porti nazionali”, rilasciata ai sensi del DM 08.06.87;
 - Periti e consulenti tecnici ed altri incaricati di porto, ad eccezione dei “consulenti chimici di porto”, purché in possesso della “tessera di libero accesso nei porti nazionali”, rilasciata ai sensi del DM 08.06.87;

- Provveditori navali, appaltatori navali, purché in possesso della “tessera di libero accesso nei porti nazionali” rilasciata ai sensi del DM 08.06.87.
- e. Attività svolte dai concessionari di aree demaniali come previste nel relativo atto concessivo, purché vengano svolte esclusivamente nell’ambito dell’area demaniale in uso.
 - f. Attività di installazione e manutenzione di manufatti, beni mobili ed immobili, impianti ed arredi portuali, affidate da concessionari demaniali, ovvero da Amministrazioni pubbliche presenti in porto.
 - g. Attività svolte dalle Imprese appaltatrici di lavori, servizi e forniture per conto dell’Autorità o di altra Amministrazione pubblica.
 - h. Attività svolta dalla società o cooperativa per la fornitura dei servizi e di mere prestazioni di lavoro di cui all’art. 21, comma I, lett. b della Legge n. 84/1994.
 - i. Accesso e circolazione in porto solo per la consegna di mezzi meccanici noleggiati e/o destinati allo svolgimento di operazioni e servizi portuali ai sensi dell’articolo 16 della legge n. 84/1994.
 - j. Attività di noleggio unità e mezzi meccanici, purché i predetti siano condotti in porto da personale avente la qualifica di lavoratore portuale ai sensi e per gli effetti della legge n. 84/1994.
 - k. Attività di trasporto unità da diporto effettuate con veicoli sprovvisti di gru, da esplicarsi per il tempo strettamente necessario alla consegna o al ritiro delle predette.
 - l. Attività di consegna/ritiro di beni mobili, materiali di consumo a concessionari, o ad Amministrazioni pubbliche con sedi in ambito portuale, non espressamente prevista al precedente art. 3.

ARTICOLO 5 – RIFORNIMENTO IDRICO

Secondo quanto già previsto nell’Avviso pubblico n. 01 del 24 febbraio 2003 (Prot. N. 1209 DE) dell’Autorità e nelle more della definizione delle procedure di evidenza pubblica previste nell’articolo 6 della legge n. 84/1994, l’espletamento del servizio idrico alle navi in porto – qualificato di interesse generale dal D.M. 14 novembre 1994 – deve considerarsi rientrante nelle attività da disciplinare, ai sensi dell’art. 68 del Codice della Navigazione, mediante la normativa di cui al presente regolamento.

Agli effetti del precedente comma, si intendono richiamate nel presente regolamento, le disposizioni di cui al precitato Avviso pubblico n. 01 del 24 febbraio 2003 (Prot. N. 1209 DE) dell’Autorità.

ARTICOLO 6 – ISTITUZIONE DEL REGISTRO DELLE ATTIVITÀ E REQUISITI DI IDONEITÀ

Chiunque eserciti o intenda esercitare un’attività di cui al precedente articolo 3 nell’ambito di giurisdizione dell’Autorità deve essere iscritto nel Registro di cui al presente articolo all’esito del procedimento di cui al successivo articolo 9.

All'atto dell'iscrizione, l'Autorità rilascerà apposita attestazione la quale equivale a rilascio di titolo abilitativo allo svolgimento dell'attività indicata nel Registro per il periodo stabilito nel successivo articolo 10, salvo il possesso di ulteriori titoli o permessi di competenza di altre Autorità amministrative.

I requisiti di idoneità da possedersi da parte dei soggetti che intendono richiedere l'iscrizione nel Registro delle attività autorizzate ai sensi dell'articolo 68 del Codice della Navigazione sono i seguenti:

- a. Iscrizione nel Registro delle imprese della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura o all'Albo professionale relativo all'attività esercitata.
- b. Possesso di titoli professionali e culturali previsti dalla normativa di settore per l'esercizio dell'attività indicata.
- c. Inesistenza di procedure concorsuali a proprio carico.
- d. Non sottoposizione a provvedimenti o misure restrittive antimafia per il titolare dell'impresa individuale, per il professionista, per il procuratore e in caso di società per gli amministratori e per i membri del collegio sindacale.
- e. Assenza di condanne per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per furto, contrabbando, truffa, appropriazione indebita o per un delitto contro la fede pubblica salvo che sia intervenuta la riabilitazione; tale requisito va riferito al titolare dell'impresa individuale, per il professionista ovvero in caso di società agli amministratori e ai componenti del collegio sindacale.
- f. Assenza di condanne a seguito delle quali l'imprenditore o il legale rappresentante di Società o il professionista sia incorso nella sospensione o nella interdizione dai pubblici uffici e/o dall'esercizio delle attività commerciali in genere.

ARTICOLO 7 – PROCEDIMENTO AUTORIZZATIVO

Agli effetti del precedente articolo 6, gli interessati devono presentare apposita istanza in carta legale **conforme allo schema allegato**, sottoscritta dal titolare e/o dal legale rappresentante della Ditta/Società corredata dei seguenti documenti, che possono essere sostituiti – ove espressamente previsto dall'art. 46 del D.P.R. 445/00 “Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa” – da “dichiarazione sostitutiva di certificazione”.

- a. Certificato di iscrizione nel Registro delle Imprese tenuto dalla Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, da cui si evinca che l'attività che si intende svolgere sia compresa tra quelle per le quali è stata ammessa l'iscrizione, corredato dall'attestazione che nell'ultimo quinquennio la ditta non è stata sottoposta a misure concorsuali; il suddetto certificato dovrà, inoltre, riportare il nulla

- osta ai fini dell'articolo 10 della legge 31.05.1965 n. 575 e successive modificazioni.
- b. Per le società, copia autentica nei modi di legge del relativo atto costitutivo e statuto.
 - c. Certificato dei carichi pendenti rilasciato dalla Procura presso il Tribunale competente, relativo al titolare dell'impresa, al procuratore o, in caso di società, agli amministratori ed ai membri del collegio sindacale (inclusi i supplenti).
 - d. Certificato del casellario giudiziale rilasciato dalla Procura presso il Tribunale competente, relativo al titolare dell'impresa, al procuratore o, in caso di società, agli amministratori ed ai membri del collegio sindacale (inclusi i supplenti).
 - e. Documento di sicurezza ex art. 4 D.lgs 272/99 con riferimento ai lavori ed alle operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione di navi e di altre unità presenti in ambito portuale, la cui richiesta sarà inoltrata all'Ente, previa valutazione in sede istruttoria in relazione alla tipologia dei lavori da eseguire e delle navi interessate dai medesimi.
 - f. Dichiarazione resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 con la quale si attesta che la ditta/impresa è in regola con il pagamento dei contributi previdenziali ed assistenziali, nonché con quelli previsti dalla normativa di settore in tema di assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.
 - g. Dichiarazione resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 circa l'osservanza degli obblighi di cui alla legge n. 626/1994 come successivamente modificata in materia di sicurezza e prevenzione degli infortuni; a tal scopo dovranno essere comunicati i nominativi del Responsabile Servizio Protezione e Prevenzione e del rappresentante dei lavoratori.
 - h. Dichiarazione resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 contenente l'elenco dei mezzi e delle attrezzature da utilizzare, nonché l'organico che sarà impiegato nell'esercizio delle attività, completo di nominativo e qualifiche.
 - i. Dichiarazione resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 attestante il possesso dei titoli abilitativi all'esercizio dei mezzi nautici, nonché dei mezzi mobili e delle attrezzature da impiegare nell'attività, in conformità alle normative di settore che li riguardano.
 - j. Dichiarazione resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 circa il possesso dei requisiti previsti dalla normativa in vigore per l'esercizio dell'attività indicata, i titoli professionali ed il grado di istruzione.
 - k. Quietanza del pagamento di Euro 100 versati sul Conto Corrente

Bancario n. 5182.91 – Cod. ABI 1030 – Cod. CAB 15202 presso la banca “Monte dei Paschi di Siena” Agenzia n. 2 Salerno intestato all’Autorità Portuale a titolo di spese d’istruttoria.

L’Autorità Portuale si riserva la facoltà di richiedere ogni altra documentazione e/o adempimento previsto in forza di specifiche disposizioni di legge, anche sopravvenute, relative all’attività da esercitare o motivate da successive esigenze istruttorie.

In relazione alla natura e all’oggetto dell’attività da autorizzare, l’Autorità Portuale potrà richiedere la presentazione di apposita polizza assicurativa a copertura di tutti i rischi di danni a persona e/o cose di terzi.

Qualsiasi variazione relativa ai dati richiamati nell’istanza o nella certificazione ad essa allegata, o variazione del personale dipendente deve essere immediatamente comunicata all’Autorità.

L’Autorità ha il potere di richiedere chiarimenti o integrazioni rispetto alla documentazione pervenuta e, ove, anche a seguito di ulteriori chiarimenti, la documentazione stessa sia considerata incompleta e carente, si procederà, sentito il Comitato Portuale, a rigetto della relativa istanza.

ART. 8 – PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO E PROVVEDIMENTO DI ISCRIZIONE

Il Segretario Generale dell’Autorità, esaminata la domanda e verificato il possesso dei requisiti necessari per lo svolgimento dell’attività richiesta, ne cura l’istruttoria in relazione all’oggetto ed alla natura dell’attività da svolgere, compatibilmente con il dovere di non aggravare il procedimento amministrativo.

Relativamente alle richieste di svolgimento delle attività di cui al precedente articolo 3, i pareri della Commissione Consultiva Locale (ex art. 15 legge 84/94) e del Comitato Portuale (ex art. 8, legge 84/94) si intendono acquisiti. Il rilascio di Attestato di iscrizione per l’espletamento di lavori/attività non previsti nell’elencazione di cui al precedente articolo 3, è subordinato alla preventiva acquisizione del parere della Commissione Consultiva Locale e del Comitato Portuale.

In relazione alla verifica delle autocertificazioni prodotte dal richiedente, si dovrà procedere al controllo a campione dei dati dichiarati ai sensi del D.P.R. 445/2000.

Per quanto previsto nei precedenti commi, il Segretario Generale dell’Autorità dispone in merito all’ammissibilità della domanda, all’eventuale istruttoria ed in ordine alla proposta di iscrizione nel registro delle attività di cui all’articolo 68 del Codice della Navigazione.

All’iscrizione nel registro ed al successivo rilascio del relativo attestato, si provvede mediante decretazione del Presidente dell’Autorità, in esito al procedimento di cui ai precedenti commi.

L’Ufficio, sentiti il Comitato Portuale e la Commissione Consultiva, si riserva – in relazione a specifiche esigenze che dovessero emergere in connessione alla tutela della pubblica incolumità e della sicurezza ed or-

ganizzazione del lavoro portuale – la facoltà di prevedere speciali limitazioni incluso il numero chiuso per lo svolgimento di determinate attività lavorative, fermo restando le necessità di salvaguardare la libera concorrenza.

ARTICOLO 9 – DISCIPLINA PARTICOLARE

I soggetti abilitati, ai sensi del precedente articolo devono osservare le disposizioni del presente Regolamento e le eventuali ulteriori prescrizioni impartite dall’Autorità.

Il personale dipendente dai soggetti abilitati, ovvero da questi autorizzato, deve essere munito di valido permesso di accesso al porto ai sensi delle vigenti normative in materia.

ARTICOLO 10 – DURATA

L’iscrizione nel registro di cui all’articolo 6 del presente regolamento ha efficacia abilitante allo svolgimento dell’attività sino al termine del pertinente anno solare.

ARTICOLO 11- RINNOVO DELL’ISCRIZIONE

I soggetti che intendono mantenere l’iscrizione già ottenuta, devono richiedere il rinnovo annualmente.

A tal fine, le ditte/società già abilitate dovranno dichiarare di voler proseguire l’attività e dovranno altresì confermare, con una dichiarazione resa nelle forme previste dalla vigente normativa (D.P.R. 445/00) in materia di semplificazione amministrativa, la persistenza dei dati, requisiti ed elementi indicati all’atto dell’iscrizione ai sensi del precedente articolo 6; contestualmente alla dichiarazione appena richiamata, dovranno prodursi eventuali aggiornamenti alla documentazione già presentata.

All’istanza di cui sopra, dovranno essere allegati i seguenti versamenti previsti nel precedente articolo 11 della presente ordinanza:

- Quietanza del pagamento di Euro 50 versati sul Conto Corrente Bancario n. 5182.91 – Cod. ABI 1030 – Cod. CAB 15202 presso la banca “Monte dei Paschi di Siena” Agenzia n. 2 Salerno intestato all’Autorità Portuale a titolo di spese d’istruttoria.

La mera presentazione dell’istanza di rinnovo di cui al presente articolo determina la proroga della relativa iscrizione al registro di cui al precedente articolo 6 e del conseguente titolo abilitativo fino al provvedimento di diniego o di rinnovo emesso dall’Autorità.

Qualora non si provveda al rinnovo della richiesta iscrizione, il richiedente è tenuto a versare la somma prevista nel successivo articolo 12, paragrafo II, comma quinto, proporzionalmente al periodo di proroga.

ARTICOLO 12 – VERSAMENTI

I. Primo rilascio

I soggetti richiedenti dovranno versare la somma di euro 100 a titolo di spese per l’istruttoria delle relative istanze secondo le modalità di cui all’articolo 7 del presente regolamento, la quale non sarà comunque restituita al richiedente qualunque sia l’esito del procedimento

amministrativo instaurato in seguito della relativa istanza. Chiusasi favorevolmente l'istruttoria e prima dell'iscrizione nel registro di cui al precedente art. 6, i richiedenti sono tenuti al versamento di euro 500 a titolo di tariffa per il connesso servizio di vigilanza sulle attività assicurato da parte dell'Autorità.

Tale somma dovrà essere versata sul Conto Corrente Bancario n. 5182.91 – Cod. ABI 1030 – Cod. CAB 15202 presso la banca "Monte dei Paschi di Siena" Agenzia n. 2 Salerno intestato all'Autorità Portuale.

II. Il Rinnovo

I soggetti interessati dovranno versare la somma di Euro 50 a titolo di spese per l'istruttoria della relativa richiesta di rinnovo secondo le modalità previste nel precedente articolo 11 del presente regolamento, la quale non sarà comunque restituita al richiedente qualunque sia l'esito del procedimento amministrativo instaurato a seguito della relativa istanza.

I soggetti sono tenuti, altresì, al versamento di euro 500 a titolo di tariffa per il connesso servizio di vigilanza sulle attività assicurato da parte dell'Autorità.

La somma di cui al precedente comma dovrà essere versata ad istruttoria conclusa e prima del rinnovo richiesto, sul Conto Corrente Bancario n. 5182.91 – Cod. ABI 1030 – Cod. CAB 15202 presso la banca dei "Monte dei Paschi di Siena" Agenzia n. 2 Salerno intestato all'Autorità Portuale.

Le somme di cui ai paragrafi I e II del presente articolo sono aggiornate annualmente sulla base degli indici determinati dall'ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati e per i corrispondenti valori per il mercato all'ingrosso.

ARTICOLO 13 – VICENDE RELATIVE AI REQUISITI PER L'ESERCIZIO DELL'ATTIVITÀ AUTORIZZATA ED OBBLIGHI GENERALI POSTI A CARICO DEI SOGGETTI ABILITATI

L'eventuale sospensione o revoca dei titoli eventualmente richiesti da vigenti disposizioni legislative e/o regolamentari per l'esercizio dell'attività comporterà la sospensione o la revoca dell'iscrizione, che potrà rivivere solo dopo la regolarizzazione dei titoli medesimi.

Nell'esercizio dell'attività devono essere osservate tutte le norme di carattere generale e specifiche in materia di polizia, doganale, sanitaria, fiscale, previdenziale, assicurativa, di lavoro, antinfortunistica ed, in particolare, devono essere osservate le pertinenti ordinanze emanate dall'Autorità.

I soggetti autorizzati possono essere sottoposti a specifiche limitazioni e prescrizioni nello svolgimento delle loro attività.

I) Non iscrizione.

Non possono comunque essere iscritti i soggetti non in possesso dei requisiti di idoneità di cui al precedente articolo 6.

II) Sospensione e decadenza.

Nell'ipotesi di inosservanza del presente regolamento, delle disposizioni legislative e regolamentari nonché delle prescrizioni impartite dall'Autorità o da altre Autorità amministrative, saranno adottati i seguenti provvedimenti:

- a. diffida scritta con fissazione di un termine perentorio entro il quale si dovrà provvedere all'eliminazione di situazioni irregolari e comunque contrarie alle norme di settore;
- b. sospensione cautelare dell'attività, qualora la natura delle irregolarità contestate non consenta la prosecuzione, neppure provvisoria, dell'attività in pendenza del termine occorrente per l'ottemperanza alla diffida di cui alla precedente lettera a);
- c. decadenza dal titolo abilitativo, qualora l'inottemperanza alla diffida, la natura delle irregolarità contestate e/o il venir meno dei presupposti e requisiti soggettivi per il rilascio del titolo non permettano l'ulteriore prosecuzione dell'attività.

Agli effetti della lettera c) del precedente comma, sentito il Comitato Portuale, verranno dichiarati decaduti dal titolo abilitativo, con conseguente cancellazione dal registro di cui all'articolo 6 del presente regolamento, i soggetti:

1. che incorrano in stato di fallimento, liquidazione, liquidazione coatta amministrativa, cessazione di attività, concordato preventivo o in situazioni equipollenti per la legislazione nazionale o per quella del paese di provenienza aderente all'Unione Europea;
2. che non siano in regola con l'adempimento degli obblighi in materia previdenziale e fiscale;
3. che abbiano rese false dichiarazioni ai fini delle procedure di cui al presente regolamento;
4. che siano sottoposti alle misure di cui alla vigente normativa antimafia e comunque abbiano perduto i requisiti di affidabilità soggettiva;
5. che si siano resi colpevoli di gravi violazioni alle disposizioni di legge e di regolamento applicabili all'attività svolta o a quelle del presente regolamento.

Salva l'ipotesi di inottemperanza a diffida scritta, la decadenza di cui al presente paragrafo II dovrà essere preceduta da apposita ed analitica constatazione di addebito, con fissazione del termine di trenta giorni per la presentazione di eventuali controdeduzioni e/o giustificazioni.

III. Revoca

L'Autorità, sentito il Comitato Portuale, si riserva il potere di revocare o limitare in qualsiasi momento lo svolgimento delle attività di cui al presente regolamento, per sopravvenute ragioni di pubblico interesse e/o improrogabili esigenze connesse alla pianificazione degli spazi portuali, senza dover corrispondere compensi ed indennizzi ad alcun titolo.

ARTICOLO 15 – SVOLGIMENTO DI ATTIVITÀ E/O LAVORI OCCASIONALI

Le persone fisiche, le Ditte/società interessate a svolgere per una durata inferiore a trenta giorni ed occasionalmente un'attività di cui all'art. 3 del presente Regolamento nell'ambito portuale e/o a bordo delle navi devono produrre istanza in bollo avendo cura di specificare:

- le generalità complete, residenza, domicilio e codice fiscale del richiedente;
- la descrizione delle attività da esercitare;
- l'elenco completo degli eventuali dipendenti che eseguiranno i lavori;
- la data di inizio e la durata prevista dell'attività.

Il soggetto richiedente, a pena di inammissibilità della medesima, non deve aver ottenuto analoga autorizzazione a seguito di presentazione di apposita richiesta prima del decorso di sei mesi dalla precedente.

Il richiedente dovrà allegare alla predetta istanza i seguenti documenti che possono essere sostituiti – ove espressamente previsto dall'art. 46 del D.P.R. 445/00 “Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa” – da “dichiarazione sostitutiva di certificazione”:

- Certificato di iscrizione nel Registro delle Imprese tenuto dalla Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, da cui si evinca che l'attività che si intende svolgere sia compresa tra quelle per le quali è stata ammessa l'iscrizione, corredato dall'attestazione che nell'ultimo quinquennio la ditta non è stata sottoposta a misure concorsuali; il suddetto certificato dovrà, inoltre, riportare il nulla osta ai fini dell'articolo 10 della legge 31.05.1965 n. 575 e successive modificazioni.
- Quietanza del pagamento di Euro 50 versati sul Conto Corrente Bancario n. 5182.91 – Cod. ABI 1030 – Cod. CAB 15202 presso la banca “Monte dei Paschi di Siena” Agenzia n. 2 Salerno intestato all'Autorità Portuale a titolo di spese d'istruttoria.

I soggetti già autorizzati ad operare in altri porti devono allegare all'istanza di cui al presente articolo copia dell'autorizzazione rilasciata dalla competente Autorità Portuale o Marittima, in sostituzione del certificato di cui alla prima linea del precedente comma.

Qualora si tratti di lavori da effettuarsi per conto delle Ditte/Società già operanti nell'ambito portuale deve essere allegata all'istanza di cui al primo comma copia del contratto o commessa di lavoro ovvero la dichiarazione del committente.

I soggetti richiedenti, all'esito positivo dell'istruttoria e prima dell'iscrizione nel registro di cui al precedente articolo 6, dovranno corrispondere euro 50 (cinquanta), a titolo di tariffa per il connesso servizio di vigilanza sulle attività assicurato da parte dell'Autorità.

La somma di cui al precedente comma dovrà essere versata sul Conto Corrente Bancario n. 5182.91 – Cod. ABI 1030 – Cod. CAB 15202 presso la banca "Monte dei Paschi di Siena" Agenzia n. 2 Salerno intestato all'Autorità Portuale.

ARTICOLO 16 – DECORRENZA ED ABROGAZIONE NORME PRECEDENTI ED INCOMPATIBILI

Il presente regolamento entra in vigore dal **19 gennaio 2004** ed ha effetto abrogante di ogni precedente disposizione adottata dall'Autorità Marittima o Portuale in materia di regolamentazione delle attività di cui all'articolo 68 del Cod. Nav. e, comunque, con esso incompatibile.

ARTICOLO 17 – DISCIPLINA TRANSITORIA

Le attività già esercitate ai sensi delle ordinanze n. 19 del 6.5.1999 della Capitaneria di Porto di Salerno e 9 del 27.12.2001 dell'Autorità possono essere continuate legittimamente fino al sessantesimo giorno dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Nelle more della scadenza del termine di cui al precedente comma, gli interessati dovranno presentare l'istanza in conformità alle disposizioni del presente regolamento.

La presentazione dell'istanza di cui al precedente comma determina la proroga dell'autorizzazione a svolgere le attività ai sensi delle ordinanze n. 19 del 6.5.1999 della Capitaneria di Porto di Salerno e 9 del 27.12.2001 dell'Autorità fino al provvedimento di diniego o di accoglimento.

Nel caso di rigetto dell'istanza di cui sopra o in mancata presentazione della stessa, i soggetti autorizzati ai sensi delle precedenti ordinanze n. 19 del 6.5.1999 della Capitaneria di Porto di Salerno e n. 9 del 27.12.2001 dell'Autorità decadono dai relativi titoli abilitativi.

ARTICOLO 18 – NORMA DI RINVIO

Si intendono richiamate le disposizioni legislative e/o regolamentari concernenti discipline speciali applicabili alle singole attività oggetto del presente regolamento.

Per quanto non espressamente previsto e disciplinato nel presente regolamento, troverà applicazione il Codice della Navigazione ed il relativo Regolamento di attuazione, la legge n. 84/1994 ed i relativi provvedimenti attuativi.

Salerno, 29.12.03

IL PRESIDENTE
Avv. Fulvio Bonavitacola

**Schema di Istanza ex art. 68 C.N.
(In carta Legale)**

Spett.le
Autorità Portuale di Salerno
Via Sabatini n.8
SALERNO

... l... sottoscritt, nat... a il
.../.../... e residente a in via,
n..., recapito telefonico /, in qualità di titola-
re/rappresentante legale p.t. della Ditta/Società,
cf., P.IVAcon sede legale a
..... in via n.

CHIEDE

di essere abilitato all'esercizio della/e seguente/i attività ex art. 68 C.N.,
come classificata/e all'art.3 del "Regolamento per la disciplina delle at-
tività industriali, artigianali, commerciali nell'ambito di giurisdizione
dell'Autorità Portuale di Salerno":

.....
e per l'effetto di essere iscritto nel Registro delle attività ex art. 68 C.N. di
cui all'art. 6 del predetto Regolamento. A tal fine, i sensi degli art. 46 e 47
del DPR. 445/2000

DICHIARA

- Di essere iscritto nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A.,
per la/e attività di cui alla presente istanza
- Che la Ditta/Società non è stata sottoposta a
misure concorsuali nell'ultimo quinquennio
- Che negli ultimi cinque anni nei propri confronti, personalmen-
te e nella suddetta qualità, non pende alcun procedimento di pre-
venzione , che non gli è stata applicata alcuna misura di pre-
venzione con provvedimento definitivo
- Di non convivere con persona/e sottoposta/e a misure di preven-
zione
- Di non aver riportato, nella qualità di titolare/procuratore/am-
ministratore/membro del collegio sindacale, condanne penali, di
non essere destinatario di decisioni civili e di provvedimenti am-
ministrativi iscritti nel casellario giudiziale ai sensi della vigente
normativa
- e di non essere a conoscenza di essere sottoposto a procedimenti
penali

- Che la Ditta/Società è in regola con il pagamento dei contributi previdenziali ed assistenziali, nonché con quelli previsti dalla normativa di settore in tema di assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali
- Che la Ditta/Società osserva gli obblighi di cui alla L. 626/1994 ss.mm. in materia di sicurezza e prevenzione degli infortuni
- e che il Responsabile del Servizio Protezione si chiama ed il Rappresentante dei lavoratori
.....;
- Che la Ditta/Società è in possesso dei titoli abilitativi all'esercizio dei mezzi nautici, dei mezzi mobili e delle attrezzature da impiegare nell'attività richiesta, in conformità alle normative di settore che li riguardano
- Di possedere i requisiti previsti dalla normativa in vigore per l'esercizio dell'attività indicata
- Di possedere il seguente titolo di studio
- Di possedere i seguenti ulteriori titoli professionali
-
- Di impegnarsi a comunicare tempestivamente ogni variazione dei dati richiamati nell'istanza o nella certificazione allegata, ivi comprese quelle relative al personale dipendente

ALLEGA

- Copia autentica nei modi di legge del relativo atto costitutivo e statuto: Sì - No
perché
- Dichiarazione ai sensi del DPR 445/00 contenente l'elenco dei mezzi e delle attrezzature da utilizzare, nonché l'organico che sarà impiegato nell'esercizio delle attività, completo di nominativi e qualifiche
- Quietanza del pagamento di € 100,00, versati sul c/c n. 5182.91 cod. ABI 1030 – cod. CAB 15202 presso la banca “Monte dei Paschi di Siena” ag. 2 Salerno, intestato all'Autorità Portuale a titolo di spese di istruttoria

Addì,

Firma
.....