

Pubblicato il 27/08/2020

N. 00526/2020 REG.PROV.COLL.
N. 00574/2019 REG.RIC.



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

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria

Sezione Staccata di Reggio Calabria

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 574 del 2019, integrato da motivi aggiunti, proposto da

Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l. (in Sigla Zen Yacht S.r.l.), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Antonio Saitta, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore* e l'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro e dello Stretto, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Reggio Calabria, domiciliata in Reggio Calabria, via del Plebiscito, n. 15;

per l'annullamento

Per quanto riguarda il ricorso introduttivo:

del decreto del Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro n. 102/2019 del 12 settembre 2019, comunicato con nota 13

settembre 2019, prot. n. 13868/U19 AAMM, con il quale la Zen Yacht S.r.l. *“è dichiarata decaduta dall’Atto Formale di concessione demaniale marittima n. 14/2005 del 20/12/2005 al fine di consentire l’occupazione e l’uso di una zona demaniale marittima di mq. 32.378 allo scopo di realizzare e mantenere un cantiere per la costruzione e la riparazione di yacht ed Atto formale suppletivo di concessione demaniale marittima ventennale n. 27/2010 del 5/10/2010 di complessivi mq. 290 circa, allo scopo di realizzare e mantenere una darsena per l’alaggio e varo di unità da diporto”*, nonché ove occorra di ogni altro atto, anche istruttorio, connesso, presupposto e consequenziale;

Per quanto riguarda i motivi aggiunti presentati da Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l. (in Sigla Zen Yacht S.r.l.) il 17\2\2020:

del decreto del Commissario Straordinario dell’Autorità Portuale di Gioia Tauro n. 1/2020 dell’8 gennaio 2020, comunicato con nota 10 gennaio 2020, prot. n. 356 U/20 AAMM, con il quale la Zen Yacht S.r.l. *“è dichiarata decaduta dall’Atto Formale di concessione demaniale marittima n. 14/2005 del 20/12/2005 al fine di consentire l’occupazione e l’uso di una zona demaniale marittima di mq. 32.378 allo scopo di realizzare e mantenere un cantiere per la costruzione e la riparazione di yacht ed Atto formale suppletivo di concessione demaniale marittima ventennale n. 27/2010 del 5/10/2010 di complessivi mq. 290 circa, allo scopo di realizzare e mantenere una darsena per l’alaggio e varo di unità da diporto”*, nonché ove occorra di ogni altro atto, anche istruttorio, connesso, presupposto e consequenziale, ivi compreso il parere reso dal Comitato portuale nella seduta del 20 dicembre 2019 e, ove occorrer possa, la nota 21 gennaio 2020, n. 1056 U/20 AA.MM.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell’Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro e dello Stretto;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza del giorno 10 giugno 2020, tenuta con le modalità di cui all'art. 84, comma 5, d.l. n. 18/2020 e senza discussione orale, la dott.ssa Agata Gabriella Caudullo;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. Con ricorso notificato in data 22 ottobre 2019 la società ricorrente ha impugnato il decreto del 13 settembre 2019 con cui il Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha dichiarato la Zen Yacht S.r.l. decaduta dalla *“concessione demaniale marittima n. 14/2005 del 20/12/2005 al fine di consentire l'occupazione e l'uso di una zona demaniale marittima di mq. 32.378 allo scopo di realizzare e mantenere un cantiere per la costruzione e la riparazione di yacht”* nonché dalla *“concessione demaniale marittima ventennale n. 27/2010 del 5/10/2010 di complessivi mq. 290 circa, allo scopo di realizzare e mantenere una darsena per l'alaggio e varo di unità da diporto”*.

Il provvedimento di decadenza gravato - preceduto dalla comunicazione di avvio del relativo procedimento effettuata in data 5 agosto ed alla quale la Zen Yacht s.r.l. rappresenta di aver dato pronto riscontro - risulta fondato su pretese inadempienze della concessionaria agli obblighi nascenti dalla concessione ai sensi dell'art. 47, comma 1 lett. f), essendosi la stessa resa responsabile di un grave sinistro verificatosi nell'area oggetto della concessione nel quale è rimasto coinvolto ed ha perso la vita il signor Agostino Filandro.

Assume l'Autorità Portuale che il signor Filandro era stato autorizzato all'accesso in ambito portuale a seguito di formale richiesta del legale rappresentante della Zen nella quale era riportata la motivazione: *visita presso ufficio in quanto proprietario dell'imbarcazione 25 EFB*. Il Filandro, tuttavia, effettuato l'accesso, in data 21 giugno 2019, si era inspiegabilmente recato presso una diversa unità da diporto che sarebbe, poi, rimasta travolta dalla gru manovrata dalla cooperativa Modulus durante l'operazione di

alaggio/varo effettuata per conto della Zen.

2. La Zen Yacht s.r.l. lamenta la illegittimità del decreto impugnato sotto i seguenti profili:

I. Violazione e falsa applicazione degli artt. 8 e 9, L. 28 gennaio n. 84.

Osserva la ricorrente che il provvedimento di decadenza è stato adottato in mancanza del prescritto parere del Comitato Portuale che, invece, era stato richiesto in sede di rilascio delle concessioni demaniali.

Trattandosi, invero, di un provvedimento che attiene all'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, avrebbe dovuto essere adottato dal Presidente dell'Autorità Portuale *sentito il Comitato portuale*.

II. Violazione e falsa applicazione degli artt. 3 e 6 della legge n. 241/90. Eccesso di potere per difetto dei presupposti, per violazione dei canoni di proporzionalità ed adeguatezza.

Contesta, altresì, la Zen Yacht s.r.l. che il provvedimento di decadenza è stato adottato in assoluta assenza di attività istruttoria fondandosi esclusivamente sulla lettura della cronaca giornalistica nonché su quanto trapelato dalle indagini.

III. Violazione e falsa applicazione dell'art. 47, comma 1, lett. f) del Codice della Navigazione. Eccesso di potere per difetto dei presupposti, per violazione dei canoni di proporzionalità ed adeguatezza.

La responsabilità addebitata alla società sarebbe, poi, una vera e propria responsabilità aprioristica fondata sul fatto che il signor Filandro era entrato in ambito portuale per recarsi in visita presso gli uffici della Zen a seguito di richiesta del legale rappresentante della società.

L'Autorità Portuale non avrebbe, tuttavia, tenuto conto delle seguenti circostanze:

- il Filandro venne lasciato entrare in ambito portuale con una autovettura diversa da quella indicata nella richiesta di autorizzazione formulata dal legale rappresentante della Zen e fu lasciato libero di muoversi all'interno

dell'area portuale senza che il servizio di vigilanza si fosse preoccupato di avvertire gli uffici della Zen del suo arrivo;

- il sinistro mortale si verificò in un'area esterna a quella in concessione alla Zen a seguito delle operazioni di alaggio effettuate dalla Soc. Coop. Modulus per proprio conto.

Sarebbe, invero, falsa l'affermazione secondo la quale *la Modulus S.c. a r.l. in occasione del sinistro occorso al sig. Filandro, stava operando per conto della ditta Zen Yacht s.r.l. posizionando la gru per l'espletamento di attività della concessionaria (nella sua qualità di soggetto committente)*. Le due società hanno stipulato, infatti, un contratto con cui la Modulus si è impegnata a svolgere per conto della Zen solo le attività di manutenzione e rimessaggio all'interno del cantiere navale di quest'ultima e non anche le attività di alaggio e varo.

Deduce, pertanto, la ricorrente che non sussistono i presupposti per ricondurre alla Zen la responsabilità per il sinistro mortale in cui è rimasto coinvolto il signor Filandro non essendo, a tal fine, sufficiente che lo stesso sia stato autorizzato ad entrare in ambito portuale su richiesta del legale rappresentante della società.

L'estraneità della Zen e del suo titolare agli eventi che hanno portato al verificarsi del sinistro mortale troverebbe, peraltro, conferma nel fatto che nessuna indagine penale è stata avviata nei loro confronti.

IV. Violazione e falsa applicazione degli artt. 3 e 6 della legge n. 241/90, difetto di motivazione e difetto di istruttoria.

L'Autorità Portuale avrebbe, infine, omesso di effettuare la doverosa comparazione degli interessi, pubblici e privati, coinvolti nel procedimento.

3. Si sono costituiti in giudizio il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro per resistere al ricorso.

Osserva la difesa erariale che il provvedimento di decadenza, in quanto atto vincolato, non deve essere preceduto dall'acquisizione del parere del Comitato Portuale.

Non sussisterebbe, poi, il contestato difetto di istruttoria. Il provvedimento, invero, è stato adottato a seguito di una attenta attività istruttoria e non sulla base dei fatti *trapelati dai ritagli di giornale*.

Non vi sarebbe, inoltre, alcun difetto di proporzionalità risultando evidenti le gravi violazioni in cui è incorsa la Zen per aver omesso di vigilare sul corretto accesso del Filandro in ambito portuale.

Il sinistro si sarebbe, peraltro, verificato nel corso di operazioni di alaggio/varo effettuate nello specchio d'acqua prospiciente l'area in concessione alla Zen e dunque sotto il suo controllo. Sotto il suo controllo avrebbero dovuto compiersi, inoltre, le attività della Modulus che operava in ambito portuale per conto della Zen ed in virtù di apposito contratto con la stessa stipulato.

4. Con ordinanza n. 260 del 21 novembre 2019, la Sezione - ritenuto sussistente il contestato difetto di istruttoria sia per l'omessa acquisizione del parere del Comitato Portuale sia per il riferimento a mere notizie riportate dagli organi di stampa o "a cause in corso di accertamento" - ha accolto la domanda cautelare.

5. Con nuovo decreto adottato in data 8 gennaio 2020 il Commissario Straordinario ha *ritenuto di rieditare il proprio potere amministrativo conformando la propria azione ai contenuti dell'Ordinanza n. 260/2019 del T.A.R. Calabria di Reggio Calabria*.

Basandosi *esclusivamente su emergenze documentali acquisite in corso di istruttoria, quali i Report redatti dal personale della "Gioia Tauro Port Security S.r.l."*, ha dichiarato, pertanto, la Zen *decaduta dall'Atto Formale di concessione demaniale marittima n. 14/2005 ... e dall'atto formale suppletivo di concessione demaniale marittima ventennale n. 27/2010*, essendo emerso dai suddetti Report che il *sinistro mortale si è verificato presso l'area demaniale marittima oggetto della concessione a favore della Zen Yacht s.r.l., e non genericamente "nei pressi"*, durante operazioni di alaggio/varo di unità da diporto svolte dalla Modulus Società

Cooperativa a r.l. per conto della Zen.

6. Con ricorso per motivi aggiunti notificato in data 12 febbraio 2020 la Zen è insorta contro il nuovo provvedimento di decadenza lamentandone la illegittimità sotto i seguenti profili:

I. Violazione e falsa applicazione degli artt. 7 e 8 della legge n. 241/90.

II. Violazione e falsa applicazione degli artt. 8 e 9 della legge n. 84/1994, eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria.

III. Violazione e falsa applicazione art. 47, comma 1, lett. f, del codice della navigazione, violazione degli artt. 3 e 6 della legge n. 241/90, eccesso di potere.

IV. Violazione e falsa applicazione degli artt. 3 e 6 della legge n. 241/90, difetto di motivazione e carenza di istruttoria.

6. Con ordinanza n. 45/2020 la Sezione ha accolto la domanda cautelare proposta con i motivi aggiunti ritenendo che le motivazioni contenute nel nuovo provvedimento non fossero idonee a superare la rilevata carenza di istruttoria.

7. Con memoria depositata in data 8 maggio 2020 l'amministrazione resistente ha contestato la fondatezza delle censure dedotte da parte ricorrente lamentando l'incompleta ricostruzione in fatto effettuata dalla società.

La difesa erariale ha, in particolare, rilevato che a seguito dell'incidente, l'Autorità Portuale aveva avviato un'istruttoria interna atteso che la Modulus, cui è materialmente riconducibile la manovra che ha provocato la morte del signor Agostino Filandro, operava in ambito portuale per conto della Zen in virtù di un apposito contratto stipulato tra le due società ed avente ad oggetto la manutenzione delle imbarcazioni di proprietà della ricorrente. Osserva l'amministrazione resistente che, come viene puntualmente riferito nel provvedimento impugnato, tale attività di manutenzione ricomprendeva, secondo quanto dichiarato dal legale rappresentante della Modulus, le operazioni di alaggio e varo.

La Zen sarebbe, pertanto, responsabile di non aver vigilato sull'operato della Modulus che operava per suo conto all'interno dell'area portuale oggetto delle concessioni.

Tanto premesso in fatto, la difesa erariale deduce che il nuovo provvedimento, in quanto meramente confermativo del primo, non richiedeva una nuova comunicazione dell'avvio del procedimento.

Trattandosi, inoltre, di atto dovuto ex art. 47 del codice della navigazione non sarebbe necessaria la preventiva acquisizione del parere del comitato portuale.

Non sussisterebbe, poi, il contestato difetto di istruttoria essendo ben evidenti le gravi responsabilità ed inadempienze, *sub specie* di omessa vigilanza ed omesso controllo, ascrivibili alla società ricorrente.

8. All'udienza del 10 giugno 2020, tenuta con le modalità di cui all'art. 84, comma 5, d.l. n. 18/2020 ed in vista della quale la società ricorrente ha depositato una memoria di replica per ribadire la completa estraneità della Zen agli eventi che hanno portato al sinistro nel quale ha perso la vita il Filandro, la causa è stata trattenuta in decisione.

9. Ritiene il Collegio che il ricorso principale deve essere dichiarato improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse. Ed invero, all'esito della riedizione *del proprio potere amministrativo conformando la propria azione ai contenuti dell'Ordinanza n. 260/2019 del T.A.R. Calabria di Reggio Calabria*, l'Autorità Portuale ha ritenuto di dovere adottare un nuovo provvedimento con il quale, previo espletamento di una nuova attività istruttoria della quale si dà espressamente atto (*successiva istruttoria amministrativa svolta*), ha confermato la decadenza della Zen dalle concessioni n. 14/2005 e n. 27/2010.

10. Il nuovo provvedimento adottato dall'Autorità Portuale non sfugge, tuttavia, alle censure sollevate con il ricorso per motivi aggiunti.

10.1. È, invero, condivisibile l'assunto secondo il quale anche il nuovo

provvedimento avrebbe dovuto essere preceduto dalla comunicazione di avvio del procedimento risultando, pertanto, fondato il primo dei motivi aggiunti.

Sul punto osserva la difesa erariale che il provvedimento impugnato con i motivi aggiunti ha natura meramente confermativa essendo stato adottato, in sede di riesame all'esito dell'ordinanza cautelare, sulla base della stessa istruttoria e con la medesima motivazione. Tale rilievo renderebbe superflua e non necessaria la preventiva comunicazione del riavvio.

L'assunto è errato in punto di fatto ove si osservi:

- che lo stesso provvedimento impugnato con i motivi aggiunti precisa che *l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha ritenuto di rieditare il proprio potere amministrativo conformando la propria azione ai contenuti nell'Ordinanza n. 260/2019 del TAR Calabria di Reggio Calabria.*

- che con la richiamata ordinanza cautelare n 260/2019 la Sezione ha ritenuto *prima facie* sussistente il contestato difetto di istruttoria facendo il gravato provvedimento di decadenza della concessione riferimento in parte a notizie riportate dagli organi di stampa ed anche *a cause in corso di accertamento.*

Ne deriva che la dichiarata volontà di “conformare” la propria azione ai contenuti della suddetta ordinanza e, dunque, di colmare il difetto di istruttoria ritenuto (pur ad un sommario esame proprio della fase cautelare) sussistente, esclude la possibilità di configurare il nuovo provvedimento come “meramente confermativo” richiedendosi un'attività istruttoria nuova. Della necessità di tale attività istruttoria è, peraltro, consapevole la stessa Autorità Portuale che, nel nuovo provvedimento espressamente richiama la *successiva istruttoria amministrativa svolta*, omettendo questa volta ogni riferimento (contenuto, invece, nel primo provvedimento) alle notizie di stampa.

Ritiene il Collegio che gli accertamenti effettuati in sede di riedizione del

potere e poi confluiti nel provvedimento finale, presupponendo una nuova attività istruttoria, avrebbero dovuto essere effettuati nel contraddittorio con la ditta interessata che, dunque, attraverso la comunicazione di avvio del procedimento, avrebbe dovuto essere posta nella condizioni di partecipare allo stesso dando il proprio contributo, anche documentale.

Se è vero, infatti, che il riavvio di un procedimento in sede di riesame non richiede di regola la previa comunicazione, l'assunto non vale allorché, come nel caso di specie, l'interlocuzione risulti necessaria e il provvedimento impugnato contenga affermazioni che ben potrebbero - e lo sono state in giudizio - confutate da produzioni documentali (TAR Lazio, Roma, sez. III Quater, sentenza n. 1484 del 4 febbraio 2020).

10.2. È altresì fondato il secondo dei motivi aggiunti con cui parte ricorrente contesta la violazione degli articoli 8 e 9 della legge 84/1984.

Assume la società ricorrente che il decreto di decadenza impugnato con il ricorso principale era stato illegittimamente adottato senza la necessaria preventiva acquisizione del parere del Comitato Portuale (oggi Comitato di Gestione).

Il decreto n. 1/2020, adottato a seguito della sospensione di quel provvedimento con ordinanza cautelare n. 260/2019, pur richiamando nelle premesse il parere favorevole espresso dal Comitato, sarebbe parimenti viziato per violazione dei richiamati articoli 8 e 9 della legge n. 84/1984, in quanto adottato prima che quel parere fosse formalmente esitato.

La stessa Autorità Portuale, invero, con nota del 21 gennaio 2020, ha rappresentato di non poter evadere positivamente l'istanza di accesso agli atti formulata dalla società ricorrente in quanto il parere non era stato ancora approvato dal medesimo Comitato portuale atteso che *“in forza dell'art. 12, comma 5, del Regolamento che disciplina il funzionamento e l'attività dell'Organo Collegiale, i verbali di ciascuna seduta vengono approvati in quella successiva, tenuto anche conto di eventuali proposte di modifica dei componenti del*

Consesso; poiché in data successiva alla seduta del 21/12/2019 non si sono tenute altre adunanze, il verbale della precitata seduta non è stato ancora approvato e non è pertanto ostensibile poiché non ha ancora la forma di “documento amministrativo”.

È dimostrato, pertanto che, anche il secondo provvedimento – pur richiamando nelle premesse il parere favorevole espresso dal Comitato Portuale di Gioia Tauro - è stato adottato prima che lo stesso fosse definitivamente approvato.

La difesa erariale replica, con memoria conclusionale depositata l'8 maggio 2020, che tale parere non era necessario attesa la natura vincolata del provvedimento di decadenza.

L'assunto non può essere condiviso.

La pronuncia di decadenza ex art. 47 del Codice della Navigazione, presupponendo l'accertamento dei relativi presupposti, costituisce, invero, espressione di una discrezionalità di tipo tecnico che inerisce alla amministrazione delle aree e dei beni del patrimonio marittimo per la quale l'art. 8, comma 3, della legge n. 84/1994 richiede la preventiva acquisizione del parere del comitato portuale.

E ciò, tanto più nel caso di specie in cui la decadenza è stata pronunciata, ai sensi della lettera f) dell'articolo 47, *per inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di leggi o di regolamenti* ed in cui, dunque, l'accertamento dei relativi presupposti non può prescindere dalla preventiva verifica in ordine alla proporzionalità tra il provvedimento di decadenza e l'inadempimento contestato.

Va osservato, peraltro, che nel riesercitare il proprio potere, il Commissario Straordinario ha inteso acquisire il parere del Comitato Portuale salvo, tuttavia, decidere, inspiegabilmente e contraddittoriamente, di adottare il provvedimento qui impugnato, prima che il suddetto parere fosse approvato.

Solo con la produzione documentale del 29 aprile 2020 l'avvocatura erariale

ha versato in atti il verbale della seduta del Comitato Portuale di Gioia Tauro del 20 dicembre 2019 che, tuttavia, non dà atto della sua successiva approvazione (che avrebbe dovuto avvenire, secondo quanto dedotto nella nota del 21 gennaio 2020 prima richiamata, in una successiva seduta).

10.3. È ancora fondato il terzo dei motivi aggiunti con cui la società ricorrente lamenta che gli addebiti contestati dall'Autorità Portuale si fondano su una “responsabilità aprioristica”, derivante dal fatto che il Filandro era entrato nell'area portuale con una richiesta di autorizzazione del legale rappresentante della Zen che lo aveva indicato come “visitatore”, nonché su dati di fatto del tutto errati.

Osserva a tal fine che:

a) la Gioia Tauro Port Security, società in house incaricata del servizio di vigilanza presso l'area portuale, non si preoccupò di informare il personale della Zen dell'arrivo ai varchi d'accesso né si preoccupò di assicurarsi che il Filandro, una volta entrato, si fosse recato presso il cantiere navale della Zen. La società ricorrente, pertanto, non può essere responsabile dei fatti accaduti non potendo esserle addebitata alcuna violazione degli obblighi di sorveglianza;

b) le perizie giurate allegate al ricorso introduttivo hanno dimostrato che il sinistro non si verificò nell'area in concessione alla Zen, ma in un'area intestata al Demanio Pubblico dello Stato Ramo Infrastrutture e Trasporti, identificata al foglio 1, particella 503 del Comune di Gioia Tauro;

c) è, infine, falsa l'affermazione secondo cui la Modulus operava, al momento del sinistro, per conto della Zen.

Le argomentazioni di parte ricorrente trovano riscontro nella produzione documentale che vale a smentire le motivazioni sulle quali si fonda il gravato decreto del Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Risulta, invero, incontestato che la Zen non fu avvertita dell'arrivo presso

l'area portuale del signor Filandro (che, peraltro, vi giunse a bordo di una autovettura diversa da quella indicata nella richiesta di autorizzazione presentata dal legale rappresentante della Zen) e che i dipendenti della Gioia Tauro Port Security non si accertarono in alcun modo che egli si recasse presso gli uffici della società, così come richiesto.

Non rileva che la comunicazione o il successivo controllo non rientrassero tra le competenze della società di sicurezza, svolgendo la stessa attività di vigilanza e non anche di portierato.

Ciò non può valere, infatti, ad addebitare alla Zen la responsabilità di quanto accadde al signor Filandro dopo il suo accesso nell'area portuale essendo parimenti dimostrato, non solo che lo stesso non si recò mai presso gli uffici della Zen dove avrebbe dovuto essere diretto, ma che il sinistro mortale in cui rimase coinvolto si verificò al di fuori dell'area concessa alla società ricorrente.

La documentazione fotografica allegata alla perizia giurata del 9 ottobre 2019 ed alla sua successiva integrazione del 14 ottobre 2019 (cfr. allegati nn. 10 e 11 al fascicolo di parte ricorrente) dimostra, invero, che l'area in cui il sinistro si verificò non rientra tra quelle in concessione alla Zen (cfr. in particolare, le ortofoto nonché gli stessi allegati alle concessioni demaniali del 2005 e del 2010).

Quanto al rapporto contrattuale con la società cooperativa Modulus a r.l., esso ha esclusivamente ad oggetto la manutenzione delle imbarcazioni, a vela o a motore, che usufruiranno del servizio di rimessaggio offerto dalla Zen (cfr. art. 2 del contratto sottoscritto dalle due società in data 18 giugno 2014). Nessun riferimento è, invece, contenuto nel contratto alle diverse attività di alaggio e varo risultando, pertanto, indimostrata l'affermazione secondo cui l'operazione di alaggio in occasione della quale si verificò il sinistro mortale era stata effettuata dalla Modulus per conto della Zen.

Tale affermazione, che trova unicamente riscontro nelle dichiarazioni rese

dal legale rappresentante della cooperativa (cfr. allegato 12 all'atto di costituzione delle amministrazioni resistenti), non è, invero, suffragata dalla produzione documentale che conferma, invece, come già chiarito, solo l'esistenza di un contratto tra la Zen Yacht s.r.l. (committente) e la Modulus Soc. Coop. A r.l. (fornitore) avente ad oggetto il servizio di manutenzione delle imbarcazioni.

10.4. Alla luce di tale diversa ricostruzione dello scenario in cui si verificò l'incidente (operazione di alaggio effettuata per proprio conto dalla Modulus Soc. Coop. A r.l. in un luogo esterno all'area in concessione alla Zen) ritiene il Collegio che non possa ragionevolmente addebitarsi alla società ricorrente, che non era neanche stata informata dell'ingresso in ambito portuale del suo "visitatore", la responsabilità per aver omesso di vigilare su quanto accaduto.

Va osservato, inoltre, che nella richiesta di autorizzazione all'accesso formulata dal legale rappresentante della Zen, era stato indicato un periodo di ben sei giorni (dal 17 al 22 giugno 2019) entro il quale il Filandro avrebbe potuto recarsi presso lo stabilimento di produzione, risultando, pertanto, quanto meno, opportuno che gli uffici della Zen fossero messi a conoscenza dell'arrivo del visitatore al varco d'accesso al porto. E ciò, tanto più che lo stesso vi giunse con una diversa autovettura (diverso modello e diversa targa) rendendo ancora più gravosa (se non impossibile) ogni forma di controllo o di vigilanza da parte del personale della Zen.

Viene meno, pertanto, il presupposto su cui si fonda il provvedimento impugnato non potendo ravvisarsi nella condotta della società ricorrente, così come ivi descritta, quella "grave inadempienza agli obblighi discendenti dal rapporto concessorio" che concretizza l'ipotesi di decadenza di cui all'art. 47, comma 1, lett. f) del codice della navigazione.

11. In ragione di quanto esposto:

- il ricorso principale deve essere dichiarato improcedibile per sopravvenuta

carenza di interesse;

- il ricorso per motivi aggiunti deve essere accolto con il conseguente annullamento del decreto del Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro n. 1/2020 dell'8 gennaio 2020.

Le spese seguono la soccombenza e sono liquidate nella misura indicata in dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria, Sezione Staccata di Reggio Calabria, definitivamente pronunciando sul ricorso e sui motivi aggiunti, come in epigrafe proposti:

- dichiara improcedibile il ricorso principale;
- accoglie il ricorso per motivi aggiunti e, per l'effetto, annulla il decreto del Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro n. 1/2020 dell'8 gennaio 2020;
- condanna le amministrazioni resistenti al pagamento, in favore della società ricorrente, delle spese di lite che liquida in € 3.000,00 oltre accessori se dovuti e refusione del contributo unificato ove versato.

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

Così deciso in Reggio Calabria nella camera di consiglio del giorno 10 giugno 2020 con l'intervento dei magistrati:

Caterina Criscenti, Presidente

Agata Gabriella Caudullo, Referendario, Estensore

Alberto Romeo, Referendario

L'ESTENSORE
Agata Gabriella Caudullo

IL PRESIDENTE
Caterina Criscenti

IL SEGRETARIO