

Il TAR per la Sicilia si pronuncia sulla gestione dei rifiuti portuali e regime derogatorio (T.a.r. per la Sicilia, Catania, sezione III, 30 giugno 2025, n. 2056)

In materia di gestione dei rifiuti portuali, l'esenzione dall'obbligo di adottare il piano di raccolta e gestione dei rifiuti, prevista dall'articolo 5, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 per i piccoli porti non commerciali, deve essere interpretata restrittivamente e può applicarsi esclusivamente ai porti che soddisfano cumulativamente tre condizioni: 1) essere interessati da un traffico scarso o sporadico solo ed unicamente di imbarcazioni da diporto; 2) avere impianti portuali già integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale; 3) garantire agli utenti l'accesso alle informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti..

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia sezione staccata di Catania (Sezione Terza)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1236 del 2024, proposto da Green Service Soc. Coop. Soc., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Bonaventura Lo Duca, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Messina - AMS, Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Messina, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Catania, domiciliataria *ex lege* in Catania, via Vecchia Ognina, 149;

nei confronti

Comune di Giardini Naxos, non costituito in giudizio; Presidenza della Regione Siciliana, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Catania, domiciliataria *ex lege* in Catania, via Vecchia Ognina, 149;

per l'annullamento

- della nota prot. n. 13826 del 18.4.2024 con cui la Capitaneria di Porto di Messina - AMS ha rigettato l'istanza presentata dalla società Green Service Soc. Coop. Soc. per l'affidamento in concessione del servizio di raccolta dei rifiuti provenienti dalle navi presso il porto di Giardini Naxos e negli specchi acquei di competenza, compresa la rada prospiciente;

- ove occorrer possa, nella misura in cui dovesse essere ritenuta lesiva della posizione del ricorrente:
- della nota prot. n. 27681 del 24.12.2021, con la quale il Comune di Giardini Naxos comunicava che il porto di Giardini Naxos è integrato nel sistema di gestione dei rifiuti dello stesso Comune;
 - del decreto n. 10 del 3.2.2022 della Capitaneria di Porto di Messina - AMS con il quale il porto di Giardini Naxos è stato esentato dall'applicazione dei commi da 1 a 4 dell'art. 5 del d.lgs. n. 197 dell'8.11.2021, in quanto trattasi di "piccolo porto non commerciale a rilevanza regionale", ancorché non conosciuto;
 - della nota prot. n. 6283 in data 23.2.2024 della Capitaneria di Porto di Messina - AMS, con la quale era stato inizialmente comunicato che "l'istanza avanzata non può essere valutata";
 - della nota prot. n. 10514 in data 29.3.2024 della Capitaneria di Porto di Messina - AMS, avente ad oggetto: "Comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza (art. 10 bis della legge n. 241/90)";
 - di ogni ulteriore atto e/o provvedimento comunque connesso, conseguente e/o presupposto.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Presidenza della Regione Siciliana, della Capitaneria di Porto di Messina - AMS e dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Messina;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 4 giugno 2025 il dott. Daniele Profili e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1.1. Con l'odierno ricorso la società ricorrente ha impugnato il provvedimento con cui la Capitaneria di Porto di Messina - Autorità marittima dello Stretto (AMS) ha respinto la sua istanza protesa ad ottenere l'affidamento in concessione del servizio di raccolta dei rifiuti provenienti dalle navi presso il porto di Giardini Naxos e negli specchi acquei di competenza, compresa la rada prospiciente, unitamente agli atti presupposti.

Le ragioni del diniego gravato sono appuntate sulle seguenti evidenze: i) il porto di Giardini Naxos sarebbe un porto non commerciale e a vocazione turistica, da diporto e peschereccia, come di recente ribadito dal d.P.R.S. n. 6 del 21 gennaio 2022 della Regione Sicilia; ii) in virtù di tale qualificazione, con decreto n. 10 del 3 febbraio 2022, la Capitaneria di Porto avrebbe esentato il porto in commento dall'applicazione dei commi 1-4, dell'art. 5, del d.lgs. n. 197/2021; iii) ad oggi, non sarebbe mai stata avanzata l'esigenza di conferire rifiuti di bordo da parte delle Compagnie di navigazione che scalano la rada di Giardini Naxos, in quanto dotate di sufficiente capacità di stoccaggio, avvalendosi della prevista deroga allo scarico, come neppure risulterebbero analoghe richieste da parte dei pescherecci che frequentano il porto; iv) le piccole imbarcazioni del porto, comunque, conferirebbero i loro limitati rifiuti alla gestione della locale Amministrazione comunale, che provvede alla raccolta anche dei rifiuti speciali, così come evidenziato con la nota n. 27581 del 24.12.2021 del Comune di Giardini

Naxos; v) ai sensi dell'art. 5, co. 5, del d.lgs. n. 197/2021, non è stato elaborato alcun piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, d'intesa con la Regione siciliana, venendo in rilievo un piccolo porto a tal fine esentato.

In sostanza, l'odierna parte ricorrente ha chiesto alla Capitaneria di Porto di poter avere in affidamento la gestione del servizio di raccolta dei rifiuti portuali e della rada antistante il porto di Giardini Naxos, con istanza che è stata respinta dall'Autorità marittima, previo preavviso di rigetto cui hanno fatto seguito le osservazioni della parte privata, in quanto il porto in parola sarebbe stato esentato dall'elaborazione del piano di gestione dei rifiuti, venendo in rilievo una piccola struttura a carattere regionale con un servizio di raccolta integrato in quello già gestito dall'omonimo Comune.

1.2. Avverso la prefata determinazione unitamente agli atti presupposti indicati in epigrafe la società ricorrente ha dedotto i seguenti motivi di ricorso:

I) Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 4 e 6, comma 1, lett. c, della legge n. 84 del 28.1.1994. Violazione e/o falsa applicazione degli artt.1 lett. b. Violazione e/o falsa applicazione degli artt.1, 3, 4, 5, 7 del d.lgs. n. 197 dell'8.11.2021. Violazione e/o falsa applicazione della convenzione di Marpol 73/78. Violazione e/o falsa applicazione della direttiva Ue 2019/883 e del regolamento Ue 2017/352. Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 41 e 97 Cost. - Eccesso di potere per travisamento dei fatti, difetto d'istruttoria ed illogicità manifesta. Sviamento di potere.

Secondo la prospettazione di parte ricorrente il provvedimento si porrebbe in contrasto con il quadro normativo vigente in materia, oltre ad essere frutto di travisamento dei fatti e di difetto di istruttoria, palesandosi errato sotto plurimi e concorrenti profili.

In primo luogo, contrariamente a quanto sostenuto dall'Autorità marittima, la logica del d.lgs. n. 197/2021, con cui sono state recepite le norme comunitarie in materia, sarebbe quella di prevedere che tutti i rifiuti presenti in una nave siano conferiti ad un unico impianto portuale di raccolta, ossia ad una qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile che sia in grado di fornire il servizio di raccolta dei rifiuti delle navi (cfr. art. 2, co. 1, lett. f), del d.lgs. n. 197 del 2021 e art. 2, par. 1, n. 6 della dir. n. 2019/883/UE).

La portata generale di tale intento risulterebbe essere confermata da altre disposizioni contenute nel medesimo decreto legislativo, tra le quali figura la possibilità per talune navi, in via eccezionale e alternativa al conferimento di tutti i rifiuti ad un unico impianto di raccolta, di chiedere di procedere verso il successivo porto di scalo previa autorizzazione dell'Autorità marittima (art. 7, co. 4, d.lgs. n. 197 del 2021; art. 7, par. 4, dir. n. 2019/883/UE), fermo restando che quest'ultima può comunque denegare l'istanza e disporre che la nave conferisca i propri rifiuti all'impianto portuale di raccolta (art. 7, co. 5, d.lgs. n. 197 del 2021).

Il comma 8, dell'articolo 5, del d.lgs. n. 197/2021, poi ed in particolare, prevede un'esenzione dall'obbligo di adottare il Piano in questione per *"i piccoli porti non commerciali, che sono caratterizzati soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto"* e ciò allorché *"i loro impianti portuali di raccolta sono integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale e se è garantito che le informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti sono messe a disposizione degli utenti dei porti stessi, da parte del gestore dei servizi portuali"*.

Tale deroga, tuttavia, non esenterebbe dall'obbligo inderogabile di assicurare un adeguato servizio di raccolta e gestione dei rifiuti presso tutti i porti dello Stato, sancito dal diritto interno ed euro-

unitario, che prescinderebbe dal volume del traffico navale e/o dalla vocazione (commerciale, turistica o peschereccia) dell'infrastruttura portuale.

Sull'assenza di un nesso di presupposizione tra l'adozione del Piano di raccolta e la gestione dei rifiuti e l'affidamento del relativo servizio, la giurisprudenza avrebbe già osservato come *"né il d.lgs. n. 197/2021 (che costituisce normativa speciale in materia), né altra previsione normativa nazionale, richiedono quale presupposto della procedura di gara l'adozione di un di un Piano di gestione dei rifiuti, atteso che l'art 4, comma 7, del d.lgs. n. 197/2021, subordina, infatti, l'affidamento dei lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché del relativo servizio di raccolta dei rifiuti, esclusivamente al rispetto della legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni"* (Cons. Stato, Sez. IV n. 3738 del 24.4.2024).

Il diniego opposto dalla Capitaneria di porto di Messina - AMS si paleserebbe, per ciò solo, illegittimo tenuto conto che, allo stato attuale, il porto di Giardini Naxos non disporrebbe di alcun servizio di raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalle imbarcazioni che fruiscono di tali spazi pubblici, come invece imposto dalla normativa vigente, oltre ad essere comunque sprovvisto dello strumento di pianificazione all'uopo necessario.

Sotto altro profilo, il provvedimento impugnato risulterebbe essere altresì illegittimo in quanto irragionevolmente restrittivo della libertà di iniziativa economica tutelata dall'art. 41 della Costituzione.

II) *In subordine, violazione e/o falsa applicazione degli artt.1, 3, 4, 5, 7 del d.lgs. n. 197 dell'8.11.2021. Violazione e/o falsa applicazione della convenzione di Marpol 73/78. Violazione e/o falsa applicazione della direttiva Ue 2019/883 e del regolamento Ue 2017/355. Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 97 Cost. Eccesso di potere per travisamento dei fatti, difetto d'istruttoria ed illogicità manifesta.*

In via subordinata, il provvedimento gravato sarebbe altresì illegittimo nella parte in cui invoca indebitamente l'art. 5, co. 8, del d.lgs. n. 197/2021 per il rigetto dell'istanza, in quanto il porto di Giardini Naxos sarebbe un *"piccolo porto non commerciale a rilevanza regionale"*.

In disparte l'irrelevanza della deroga di cui all'art. 5, co. 8, del d.lgs. n. 197/2021 con riferimento all'obbligo di dotarsi del servizio in questione per le ragioni in precedenza esposte, secondo parte ricorrente la valutazione compiuta dall'Autorità Marittima sarebbe in ogni caso illogica, in quanto frutto di travisamento e viziata da una rappresentazione dei fatti non supportata da dati oggettivamente misurabili.

Il legislatore nazionale, per vero, avrebbe individuato quale unica eccezione all'applicazione delle disposizioni contenute nei commi 1-4, dell'art. 5 (ovvero dall'obbligo di predisporre, approvare e rendere operativo il Piano di Gestione dei rifiuti), solo i piccoli porti non commerciali al ricorrere di specifiche condizioni: i) caratterizzati soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto; ii) con impianti portuali di raccolta integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale; iii) con un sistema di informazioni relativo alla gestione dei rifiuti che sia messo a disposizione degli utenti da parte del gestore dei servizi portuali.

Tuttavia, il porto in argomento sarebbe interessato da un traffico (peraltro non solo da diporto) tutt'altro che trascurabile, dal momento che, nell'anno 2024, sarebbero stati registrati: i) circa 100 approdi di navi da crociera, alcune delle quali con un numero di passeggeri che sfiora le 2.500 unità; ii) 73 approdi di moto pescherecci iscritti all'Ufficio Locale Marittimo; iii) 250 approdi di natanti da diporto.

Dal traffico marittimo registrato, risulta possibile ritenere che quello di Giardini Naxos non possa essere considerato a guisa di piccolo porto, essendo frequentato da unità navali da crociera, nonché da pescherecci e da navi da diporto, in un numero non certo trascurabile.

Secondo il vigente Piano di raccolta e gestione dei rifiuti del porto in questione (n. 59/2009), peraltro, *“4.5 Nel porto di Giardini Naxos le attività di ritiro rifiuti, nonché quelle di eventuale trattamento e conferimento per il successivo trattamento e/o smaltimento, anche all'interno delle aree in concessione, deve essere espletato dai soggetti debitamente autorizzati e specializzati, in possesso di regolare certificazione che attesti, in relazione alle differenti tipologie di rifiuto trattato, la propria idoneità ad eseguire il servizio”*, senza considerare che, all'art. 9, esso prevede ulteriormente che *“Il servizio di raccolta dei rifiuti prodotti a bordo delle navi ormeggiate in porto sarà espletato dalla società concessionaria, all'uopo legittimata dalla Civica Amministrazione alla gestione integrale del ciclo di trattamento dei rifiuti urbani prodotti nell'ambito territoriale del Comune medesimo, che procederà alla raccolta, al trasporto, al recupero ovvero al conferimento in discarica”*.

Sotto altro concorrente profilo è altresì evidente che la mancanza dello specifico servizio di raccolta dei rifiuti prodotto dalle navi non possa essere sopperita dall'asserita integrazione nel sistema di gestione dei rifiuti comunale, occorrendo l'utilizzo di mezzi navali per raggiungere le imbarcazioni che fanno scalo nel porto di Giardini Naxos, ormeggiando in rada e che non possono accostare alla banchina di riva, ed essendo altresì necessario raccogliere, frazionare e trattare rifiuti speciali e pericolosi, residui di carico e scarti di alimenti di provenienza extra UE che non possono refluire indistintamente nel flusso dei rifiuti urbani.

Ancora, diversamente da quanto affermato dalla Capitaneria di Porto di Messina – Autorità marittima dello Stretto (AMS) col provvedimento impugnato, difetterebbe l'altro presupposto perché possa validamente essere invocata la citata deroga di cui all'art. 5, comma 8, d. lgs. n. 197/2021, ossia l'integrazione dell'impianto portuale di raccolta nel sistema di gestione dei rifiuti comunali, atteso che il piano comunale di gestione dei rifiuti non prevede la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi in conformità con la normativa vigente in materia.

Sul punto, il ricorrente osserva, altresì, che attualmente le unità navali del porto conferirebbero i rifiuti di bordo al gestore comunale del servizio di raccolta dei rifiuti senza le dovute prescrizioni normative, con l'ulteriore conseguenza che i costi di gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi risulterebbero essere totalmente a carico dell'Amministrazione comunale e, quindi, della fiscalità locale e non già a carico dell'utenza portuale, contrariamente a quanto previsto dal legislatore all'art. 8, del d. lgs. n. 197/2021.

Da ultimo, per quanto concerne la specifica necessità che le informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti siano messe a disposizione degli utenti da parte del gestore dei servizi portuali, parte ricorrente deduce che in difetto di un sistema integrato di raccolta e gestione dei rifiuti gli obblighi informativi nei confronti dell'utenza non possano essere in nessun modo rispettati.

III) *Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 6, comma 1, lett. c, della legge n. 84 del 28.1.1994. Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 1 lett. b. Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 1, 3, 4, 5, 7 del d.lgs. n. 197 dell'8.11.2021. Violazione e/o falsa applicazione della convenzione di Marpol 73/78. violazione e/o falsa applicazione della direttiva Ue 2019/883 e del regolamento Ue 2017/352. Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 41 e 97 Cost. Illegittimità derivata.*

Il provvedimento di diniego gravato sarebbe altresì da annullare per illegittimità derivata dagli atti presupposti ivi richiamati.

Secondo la classificazione operata dal D.P.R.S. n. 6/Serv. 4/S.G. del 21.1.2022 il porto di Giardini Naxos risulta inserito tra i porti di interesse regionale con destinazione turistica e da diporto, peschereccia (classificazione *ex art. 4, l.n. 84/94*).

Come già in precedenza evidenziato, il porto di Giardini Naxos, pur non avendo una prevalente destinazione commerciale, sarebbe comunque caratterizzato da un traffico di imbarcazioni incompatibile con la qualificazione di “piccolo porto”, operata arbitrariamente e in difetto dei presupposti dalla stessa della Capitaneria di Porto di Messina – AMS col decreto n. 10 del 3.2.2022. Altrettanto illegittima, per le ragioni esplicitate nel precedente motivo di ricorso, sarebbe poi la nota del Comune di Giardini Naxos n. 27681 del 24.12.2021, con la quale si dà atto che il porto sarebbe integrato nel sistema di gestione dei rifiuti comunale.

IV) *Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 7, 10 e 10 bis della l. n. 241/1990, della l.r. n.10/1991 e s.m.i. e delle regole del giusto procedimento. Violazione e/o falsa applicazione del principio del contraddittorio. Violazione e falsa applicazione dell’art. 97 Cost. Eccesso di potere per difetto di istruttoria, difetto ed erroneità della motivazione, erroneità dei presupposti e travisamento di atti e fatti, sviamento, manifesta ingiustizia.*

Ulteriore e conclusivo profilo di illegittimità sarebbe rappresentato dal fatto che l’Autorità resistente, dopo il preavviso di rigetto e dopo la produzione di osservazioni da parte della società ricorrente, si sarebbe limitata a farne generica menzione nel provvedimento finale, senza tuttavia esplicitare le ragioni per cui queste sarebbe risultate essere non meritevoli di accoglimento.

2.1. Si sono costituite in giudizio la Capitaneria di Porto di Messina – AMS, rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Presidenza della Regione Siciliana e l’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, che hanno, in via preliminare, eccepito l’inammissibilità del ricorso per carenza originaria di interesse: i) per mancata impugnativa tempestiva dei precedenti atti adottati dalla Capitaneria di Porto; ii) sotto altro profilo, per omesso gravame proposto avverso il d.P.R.S. n. 6 del 21 gennaio 2022, con cui il porto di Giardini Naxos è stato classificato come piccolo porto turistico e peschereccio, e non commerciale.

Nel merito, la controparte pubblica ha chiesto il respingimento del gravame in quanto infondato.

Il porto di Giardini Naxos, invero, sarebbe un piccolo porto definito “non commerciale”, classificato con Decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 6/Serv. 4/S.G. del 21.01.2022 alla stregua di porto di natura turistica da diporto e peschereccia, interessato anche da un limitato traffico di navi da crociera che raggiungono la rada solo in alcuni periodi dell’anno, ossia durante la stagione estiva.

Detto porto, peraltro, non rientrerebbe nell’ambito territoriale di competenza dell’Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina, con ciò significando che la competenza in materia di gestione di raccolta rifiuti ricadrebbe in capo alla Regione Siciliana.

Ad oggi, il porto non sarebbe dotato di un piano di raccolta e gestione dei rifiuti, in quanto all’uopo esentato *ex art. 5, punto 8*), del d.lgs. n. 197/2021, ma il conferimento e la raccolta sarebbero integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale, come da nota prot. n. 27681 in data 24.12.2021 del Comune di Giardini Naxos.

A tale riguardo, secondo la prospettazione della parte pubblica, il Piano rifiuti del porto di Giardini Naxos, approvato all’epoca con Ordinanza n. 59 del 01.07.2009, depositato dalla Green Service tra

gli allegati, non sarebbe più in vigore in quanto tacitamente abrogato dalle norme nazionali e comunitarie nel frattempo emanate in materia di rifiuti.

Inoltre, ad oggi, all'Autorità marittima non sarebbe mai stata avanzata l'esigenza da parte dell'utenza di dotare il piccolo porto di Giardini Naxos di un piano di raccolta di rifiuti provenienti dalle navi, in quanto il servizio sarebbe già stato da tempo integrato in quello della gestione comunale, senza contare che, da parte loro, le navi da crociera hanno sempre chiesto e ottenuto la prescritta deroga allo scarico dei rifiuti durante le soste in rada.

2.2. Non risulta invece costituito in giudizio il Comune di Giardini di Naxos.

3. Con memoria di replica del 15 maggio 2025 parte ricorrente ha preso posizione sullo scritto difensivo di controparte, insistendo per l'accoglimento del ricorso.

4. All'udienza pubblica del 4 giugno 2025 il ricorso è passato in decisione.

5. Il Collegio deve, anzitutto, disporre l'estromissione dal giudizio dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, tenuto conto che, così come precisato nello scritto difensivo depositato dalla difesa erariale il giorno 1 maggio 2025, *"Il sorgitore di Giardini Naxos, non rientra nell'ambito territoriale di competenza dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina"*, risultando dunque gestito dalla Capitaneria di Porto di Messina – AMS, come di evince anche dagli atti di causa.

6. Proseguendo con le questioni pregiudiziali di rito, il Collegio deve ora delibare le eccezioni di inammissibilità del ricorso sollevate dalla difesa erariale.

Le eccezioni sono infondate.

6.1. In primo luogo, il provvedimento con cui la Capitaneria ha esentato il porto di Giardini Naxos dall'adozione del piano per la raccolta e la gestione dei rifiuti non risulta essere un atto immediatamente lesivo per la parte ricorrente, atteso che, da un lato, l'esenzione riguarda la (sola) predisposizione del Piano e non anche l'effettuazione di una corretta attività di raccolta e gestione dei rifiuti portuali, invero contestata col ricorso e, per altro verso, va ritenuto come esso abbia acquistato la sua portata lesiva nei confronti del privato soltanto nel momento in cui è stato fatto oggetto di espresso richiamo nel provvedimento di diniego dell'istanza presentata dalla parte ricorrente.

6.2. Stessa sorte per la paventata omessa impugnativa del d.P.R.S. n. 6 del 21 gennaio 2022, con cui il porto in argomento è stato classificato come porto turistico e peschereccio, che non refluisce sull'interesse originario ad agire di parte ricorrente, anche tenuto conto del fatto che proprio la qualificazione regionale del porto di Giardini Naxos, così come lamentato col ricorso, smentisce l'applicabilità dell'esenzione all'adozione del piano di raccolta e gestione dei rifiuti portuali per le ragioni che saranno di seguito esplicitate.

Contrariamente da quanto eccepito dalla difesa erariale, dunque, l'interesse di parte ricorrente alla coltivazione dell'odierno ricorso sussiste dal momento che con l'atto introduttivo del giudizio è stata presentata una domanda di annullamento *ex art. 29 c.p.a.* del provvedimento di diniego ricevuto dalla Capitaneria resistente, unitamente agli atti presupposti ivi richiamati, censurandone l'illegittimità della motivazione e la sussistenza di eccesso di potere per travisamento dei fatti, avuto riguardo alle caratteristiche del Porto di Giardini Naxos.

7. Esaurito il vaglio delle questioni pregiudiziali di rito e prima di procedere con lo scrutinio di merito del ricorso, il Collegio ritiene opportuno effettuare una breve ricostruzione del quadro normativo di riferimento in materia.

Sul piano del diritto internazionale, di interesse ai fini dell'odierna controversia risulta essere la Convenzione Marpol n. 73/78, che stabilisce i principi fondamentali per la prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi, inclusa la gestione dei rifiuti prodotti a bordo.

Obiettivo della citata fonte di rango internazionale è quello di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio degli Stati firmatari, nonché di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti.

Al livello del diritto europeo, invece, la materia è stata oggetto di una prima direttiva (2000/59/CE) con cui è stata istituita una disciplina organica europea sui rifiuti portuali, stabilendo: i) l'obbligo per gli Stati membri di garantire la disponibilità di impianti portuali di raccolta; ii) la necessità di predisporre piani di raccolta e gestione dei rifiuti; iii) l'introduzione di sistemi tariffari per il recupero dei costi.

A tale prima fase ha fatto seguito un secondo intervento del legislatore comunitario, occorso con la successiva direttiva 2019/883/UE che, abrogando la precedente, ha introdotto le seguenti innovazioni: i) rafforzamento degli obblighi di conferimento dei rifiuti; ii) miglioramento dei sistemi di tariffazione; iii) potenziamento dei controlli e delle sanzioni; iv) integrazione con la strategia europea per l'economia circolare.

Sul piano nazionale, l'Italia, oltre ad aver ratificato la Convenzione Marpol con la legge n. 662/1980, ha altresì dato attuazione alle direttive europee sopra citate, dapprima, col d.lgs. n. 182/2003 e, da ultimo, col d.lgs. n. 197/2021.

Quest'ultimo riferimento normativo, all'articolo 3, segnatamente, nel definire il suo ambito di applicazione ha previsto la sua estensione a *"1. a) tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano in un porto dello Stato (...)* b) *tutti i porti dello Stato ove fanno abitualmente scalo le navi di cui alla lettera a)"*, precisando come *"I rifiuti delle navi sono considerati rifiuti ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. In particolare, i rifiuti delle navi sono considerati rifiuti speciali ai sensi dell'articolo 184, comma 3, lettera f) del decreto legislativo n. 152 del 2006, ad eccezione dei rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio e dei rifiuti accidentalmente pescati che sono considerati rifiuti urbani ai sensi dell'articolo 183, comma 1 lettera b-ter), del medesimo decreto legislativo"* (art. 2, co. 2, d.lgs. n. 197/2021).

Ancora, ai sensi del successivo art. 4 è stato stabilito come *"1. In attuazione del piano previsto all'articolo 5 (n.d.r. Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti), il porto è dotato, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti delle navi adeguati a rispondere alle esigenze delle navi che vi fanno abitualmente scalo, in relazione alla classificazione dello stesso porto, laddove adottata, ovvero al traffico registrato nei tre anni solari precedenti all'anno di adozione del Piano al fine di assicurare il rapido conferimento di detti rifiuti, evitando ingiustificati ritardi e garantendo nel contempo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili. 2. Per le finalità di cui al comma 1, la capacità degli impianti portuali di raccolta realizzati, quali strutture fisse, mobili o galleggianti, è commisurata alla tipologia ed al quantitativo di rifiuti delle navi che abitualmente utilizzano tale porto, tenuto conto: a) delle esigenze operative degli utenti del porto; b) dell'ubicazione geografica e delle dimensioni del porto; c) della tipologia delle navi che vi fanno scalo; d) delle esenzioni di cui all'articolo 9. 3. Nel Piano di raccolta di cui all'articolo 5, le Autorità competenti definiscono*

gli adempimenti e le modalità operative relative all'utilizzo degli impianti portuali di raccolta che siano semplici e rapide e non determinino ingiustificati ritardi alle navi. Nel Piano sono altresì definiti i criteri per la determinazione delle tariffe per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta che non devono creare un disincentivo all'uso degli impianti stessi da parte delle navi. [...] 7. L'affidamento dei lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché del relativo servizio di raccolta dei rifiuti, avviene in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni, con particolare riferimento al regolamento (UE) 352/2017".

L'art. 5, prevede poi che *"entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le Autorità competenti predispongono, approvano e rendono operativo il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti nel rispetto delle disposizioni del presente decreto e dei criteri indicati nell'Allegato 1. ..."* (comma 1);

"Ai fini della approvazione del Piano di cui al comma 1 e dell'integrazione, per gli aspetti relativi alla gestione, con il Piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 199 del decreto legislativo n.152 del 2006, il Piano è tempestivamente comunicato alla regione competente, che ne valuta la coerenza con il Piano regionale di gestione dei rifiuti esprimendosi entro sessanta giorni dalla data di ricezione della comunicazione" (comma 2);

"In caso di mancata predisposizione del Piano di raccolta dei rifiuti nei termini stabiliti al comma 1, la regione competente, previa diffida ad adempiere entro il termine di sessanta giorni, nomina, decorso inutilmente tale termine, un commissario ad acta per la predisposizione e l'approvazione dello stesso" (comma 3);

"Nei porti in cui l'Autorità competente è l'Autorità marittima, la stessa d'intesa con la regione competente, emana una propria ordinanza che costituisce piano di raccolta di gestione dei rifiuti. Lo stesso costituisce integrazione, per gli aspetti relativi alla gestione, al piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 199 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Il comune, o l'autorità d'ambito territoriale ottimale ove costituita, cura le procedure relative all'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti, d'intesa con l'Autorità marittima per i fini di interesse di quest'ultima. Nei porti di cui al presente comma, la regione svolge le attività di cui all'articolo 11, comma 1, e all'articolo 12, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, e provvede ad ogni altra valutazione di compatibilità ambientale inerente al piano di raccolta. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica" (comma 4).

Al successivo comma 8, del medesimo articolo 5 è poi stabilito come *"I piccoli porti non commerciali, che sono caratterizzati soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto, sono esentati dall'applicazione dei commi da 1 a 4 solo se i loro impianti portuali di raccolta sono integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale e se è garantito che le informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti sono messe a disposizione degli utenti dei porti stessi, da parte del gestore dei servizi portuali ..."*.

L'art. 7, co. 1, del d.lgs. n. 197 del 2021, dispone a sua volta che *"Il comandante di una nave che approda in un porto dello Stato, prima di lasciare tale porto, conferisce tutti i rifiuti presenti a bordo a un impianto portuale di raccolta tenendo in considerazione le pertinenti norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL"*.

L'inadempimento di tale obbligo comporta l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria (art. 16, c. 3, d.lgs. n. 197 del 2021).

L'art. 8 del decreto, infine, definisce i criteri per la determinazione delle tariffe (che sostanzialmente non devono costituire un incentivo per l'abbandono dei rifiuti in mare) e ne dispone la messa a disposizione nei Piani al fine di renderle note all'utenza.

Così riassunto il quadro normativo della questione è possibile procedere al vaglio dei singoli motivi di gravame.

Il ricorso è fondato nei termini di seguito precisati.

8. Col primo mezzo di impugnazione parte ricorrente lamenta l'erroneità della determinazione impugnata della Capitaneria di Porto nella parte in cui sostiene che dalla mancata adozione del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti portuali derivi la non necessità di procedere all'affidamento del servizio.

Sotto altro profilo, lamenta la violazione dell'art. 41 Cost. con conseguente lesione della libertà di iniziativa economica.

Il motivo, così come formulato, è infondato.

Anzitutto, nessuna lesione alla libertà di iniziativa economica risulta ravvisabile nel caso in esame, tenuto conto che a venire in rilievo è comunque un servizio pubblico che l'Amministrazione dà in gestione ai privati previa indizione di apposita gara, come stabilito dall'art. 4, co. 7, del d.lgs. n. 197/2001, ove sussistano tutti i presupposti per procedere in tal senso.

Nel caso in esame, dall'analisi delle sopra citate norme del d.lgs. n. 197 del 2001 si ricava come l'adozione e l'attuazione del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, previa consultazione di tutte le parti interessate, sia ritenuta dal legislatore nazionale e comunitario essenziale allo scopo di garantire l'adeguatezza e l'efficienza degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti, al fine ultimo di tutelare l'ambiente marino e la salute umana.

Non solo. L'art. 4, co. 1, del medesimo riferimento normativo prevede altresì come i porti siano dotati, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti delle navi *"In attuazione del piano previsto all'articolo 5..."*.

Dunque, la regola generale è che tutti i rifiuti presenti in una "nave" (in base alla definizione contenuta nell'art. 2, comma 1, lett. a: *"un'imbarcazione di qualsiasi tipo, che opera nell'ambiente marino, inclusi i pescherecci, le imbarcazioni da diporto, gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e le imbarcazioni galleggianti"*) siano conferiti ad un unico impianto portuale di raccolta (vale a dire *"qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile che sia in grado di fornire il servizio di raccolta dei rifiuti delle navi"*, come definito dall'art. 2, co. 1, lett. f, del d.lgs. n. 197 del 2001), realizzata a spese del gestore del servizio in attuazione del Piano presupposto.

Resta salva la possibilità per talune tipologie di navi, in via derogatoria e in alternativa al conferimento di tutti i rifiuti ad un unico impianto di raccolta, di procedere verso il successivo porto di scalo, comunque previa autorizzazione dell'Autorità marittima (art. 7, co. 4, d.lgs. n. 197 del 2001), fermo restando che l'Autorità medesima può disporre che dette navi conferiscano, comunque, tutti i propri rifiuti all'impianto portuale di raccolta suindicato (art. 7, c. 5, d.lgs. n. 197 del 2001).

Sul punto, tuttavia, va rilevato come l'eventuale concessione di siffatte deroghe non può certo determinare il venire meno del rispetto degli obblighi normativi in materia di raccolta e gestione dei rifiuti portuali, trattandosi di norma di favore per gli utenti del porto (dotati di capacità di stoccaggio e degli altri requisiti previsti dalla legge) e non certo per le Autorità portuali.

Semmai, come in precedenza evidenziato, è l'art. 5, co. 8, del d.lgs. n. 197/2001, a prevedere un'esenzione dall'obbligo di adozione del Piano circoscritto a *"I piccoli porti non commerciali, che sono caratterizzati soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto"*, soltanto *"se i loro impianti portuali di raccolta sono integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale e se è garantito che le*

informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti sono messe a disposizione degli utenti dei porti stessi, da parte del gestore dei servizi portuali”.

La ratio di tale esenzione è spiegata al considerando n. 29 della direttiva n. 2019/883/UE, dove si osserva che: *“Per i piccoli porti non commerciali può rivelarsi difficile adottare e monitorare i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, per esempio le aree di ormeggio e i porti turistici, che sono interessati da un traffico poco frequente, caratterizzato solo da imbarcazioni da diporto, o che è utilizzato solo per una parte dell’anno. I rifiuti prodotti da questi piccoli porti sono solitamente gestiti dal sistema di gestione dei rifiuti urbani, in conformità dei principi della direttiva 2008/98/CE. Al fine di non sovraccaricare gli enti locali e agevolare la gestione dei rifiuti in detti piccoli porti, dovrebbe essere sufficiente includere i rifiuti prodotti da tali porti nel flusso di rifiuti urbani e gestirli di conseguenza, richiedendo altresì che i porti mettano a disposizione dei loro utenti informazioni relative alla raccolta dei rifiuti e che i porti esentati siano inseriti in un sistema elettronico per consentire un livello minimo di monitoraggio”.*

La citata deroga, dunque, trova fondamento sulla considerazione della ridotta quantità e particolarità dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni da diporto di limitate dimensioni, i quali possono essere conferiti in impianti portuali di raccolta integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale, purché sia garantito che le informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti siano messe a disposizione degli utenti dei porti stessi.

La mancata adozione del Piano, prevista in via eccezionale dalla normativa di riferimento, è dunque legata a doppio filo con l’esistenza di un piccolo porto caratterizzato da un modesto traffico navale da diporto, con la conseguenza che, solo in questo particolare caso, lo smaltimento dei rifiuti può essere assicurato dal servizio di raccolta comunale.

Stando così le cose e venendo al caso in esame, ove la deroga al Piano disposta dalla Capitaneria fosse legittima, in quanto il porto di Giardini Naxos avesse i requisiti di cui all’art. 5, co. 8, del d.lgs. n. 197/2001, non residuerebbe in capo all’odierna società ricorrente alcun interesse ad agire, poiché il servizio sarebbe assicurato dalla società che già gestisce il ciclo dei rifiuti urbani comunali.

Del resto, sul punto si è già avuto modo di richiamare l’art. 4, co. 1, del d.lgs. n. 197/2001, ove prevede che *“In attuazione del piano previsto all’articolo 5, il porto è dotato, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti delle navi”*, evidenziando così come l’esistenza dell’impianto e la gestione del servizio siano collegati al Piano a monte di cui al successivo art. 5, contrariamente a quanto dedotto dalla parte ricorrente con la presente censura.

Per tali ragioni, il primo motivo non può trovare accoglimento.

9. Il secondo e il terzo motivo di ricorso, formulati in via subordinata, possono essere trattati congiuntamente, avendo la società ricorrente contestato la sussistenza dei presupposti per la deroga all’adozione del Piano avuto riguardo al Porto di Giardini Naxos, ai sensi dell’art. 5, co. 8, del d.lgs. n. 187/2001, deducendo sia l’illegittimità immediata del provvedimento di diniego impugnato che l’illegittimità derivata del decreto n. 10 del 3 febbraio 2022 della Capitaneria che ha previsto l’anzidetta deroga.

I motivi sono fondati.

Dirimente, al riguardo, risulta essere il fatto che il traffico marittimo di interesse del Porto in argomento non risulta essere limitato a poche imbarcazioni da diporto, come prescritto dall’art. 5, co. 8, del d.lgs. n. 197/2021, essendo esteso anche a navi da crociera che approcciano la rada antistante, così come a pescherecci, come espressamente stabilito dal d.P.R.S. n. 6/2022.

Venendo in rilievo una deroga normativa all'adempimento di obblighi a tutela del mare e dell'ambiente, così come delimitati anche sul piano del diritto internazionale e comunitario, oltre che nazionale, va ritenuto come la disposizione di cui al citato art. 5, co. 8, del d.lgs. n. 197/2021 abbia natura eccezionale e, in quanto tale, debba essere sottoposta ad un'interpretazione necessariamente restrittiva, non rientrando il porto in questione, per le ragioni anzidette, nell'ambito de *"I piccoli porti non commerciali, che sono caratterizzati soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto"*, come richiesto dalla disposizione in argomento.

In altri e più chiari termini, essendo il porto di Giardini Naxos interessato da un non trascurabile traffico di imbarcazioni da diporto (come sostenuto dalla parte ricorrente e non eccepito dalle controparti pubbliche), specialmente durante la stagione estiva, vista l'alta vocazione turistica della zona, oltre che di pescherecci e navi da crociera, ossia da unità navali comunque soggette all'obbligo di conferimento dei rifiuti, tale infrastruttura non può essere validamente annoverata tra i piccoli porti non commerciali di cui all'art. 5, co. 8, del l.lgs. n. 197/2021, ai fini del godimento dell'esenzione ivi prevista relativamente all'adozione di specifici Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti delle navi, dovendo tale deroga essere interpretata restrittivamente, sia in funzione della sua natura eccezionale e sia alla luce dei principi di prevenzione e precauzione vigenti in materia ambientale.

Il Collegio deve altresì rilevare come la mancanza dello specifico servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi non possa essere sopperita dal sistema di gestione dei rifiuti comunale, come sostenuto dall'Amministrazione resistente, occorrendo l'utilizzo di mezzi navali per raggiungere le navi ormeggiate in rada ed essendo necessario raccogliere, frazionare e trattare, rifiuti speciali e pericolosi, residui di carico e scarti di alimenti di provenienza extra UE, che non possono refluire indistintamente nel flusso dei rifiuti urbani.

Inoltre, in base alla direttiva 2019/883 e al d.lgs. n. 197 del 2021 di recepimento, tale servizio di raccolta deve essere facilmente e prontamente accessibile dagli utenti, anche per evitare che questi ultimi siano indotti ad abbandonare i rifiuti in mare, venendo ancora in rilievo in prefati principi di prevenzione e precauzione in materia ambientale.

Il servizio di raccolta comunale può essere una soluzione, dunque, come si comprende dalla lettura delle disposizioni internazionali e nazionali sopra richiamate, soltanto nel caso di piccoli porti con uno sporadico traffico di natanti da diporto, tenuto conto che a venire in rilievo, in quel caso, sono soltanto modeste quantità di rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio, di natura urbana e non speciale.

Nel caso in esame, tuttavia, a difettare è proprio tale presupposto fattuale, che non consente, dal punto di vista normativo e per la tipologia di traffico marittimo che interessa il Porto di Giardini Naxos, di sopperire alla raccolta e alla gestione dei rifiuti portuali mediante il sistema di gestione comunale.

Sul punto, ha già avuto modo di pronunciarsi anche la giurisprudenza amministrativa che ha precisato come *"In materia di gestione dei rifiuti portuali, l'esenzione dall'obbligo di adottare il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prevista dall'art. 5, comma 8, d.lgs. n. 197/2021 per i "piccoli porti non commerciali" deve essere interpretata restrittivamente e può applicarsi esclusivamente ai porti che soddisfano cumulativamente tre condizioni: 1) essere interessati da un traffico scarso o sporadico solo ed unicamente di imbarcazioni da diporto; 2) avere impianti portuali già integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale; 3) garantire agli utenti l'accesso alle informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti. Non rientrano in*

tale regime derogatorio i porti, anche se di rilevanza regionale o interregionale, che sono interessati dal traffico di navi commerciali, da crociera o comunque obbligate per legge a conferire i propri rifiuti, essendo in tal caso necessaria l'adozione di uno specifico Piano che disciplini la raccolta e gestione dei rifiuti speciali e pericolosi. Il sistema di raccolta comunale non può infatti sopperire alla mancanza del servizio specifico di raccolta dei rifiuti delle navi, richiedendosi l'utilizzo di mezzi navali e procedure particolari per il trattamento dei rifiuti speciali e pericolosi nonché degli scarti alimentari provenienti da paesi extra-UE, che non possono refluire indistintamente nel flusso dei rifiuti urbani. La possibilità per le navi di mantenere i rifiuti a bordo non costituisce una facoltà rimessa alla singola nave ma è soggetta ad autorizzazione dell'Autorità Marittima, che deve verificare la sussistenza delle condizioni previste dall'art. 7 d.lgs. n. 197/2021, tra cui la sufficiente capacità di stoccaggio fino al successivo porto di scalo. Analogamente, l'esenzione per i traghetti di linea non è automatica ma può essere disposta solo alle condizioni di cui all'art. 9 del medesimo decreto, tra cui l'esistenza di un accordo con un porto presso cui conferire i rifiuti" (Cons. Stato, n. 7316/2024).

Peraltro, non può neppure essere sottaciuto come il considerando n. 28, della direttiva 2019/883/UE, evidenzia la necessità – *“al fine di garantire l'adeguatezza degli impianti portuali di raccolta”* – di *“sviluppare, attuare e riesaminare il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, previa consultazione di tutte le parti interessate”*.

Nel disegno del legislatore europeo, così come confermato sul piano nazionale, il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti costituisce, pertanto, il documento centrale dell'intera organizzazione amministrativa dell'attività di raccolta e gestione dei rifiuti portuali, come ulteriormente dimostra l'art. 5 della direttiva citata, che impone agli Stati membri di far predisporre e attuare in ciascun porto *“un adeguato Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti”*, determinando, all'Allegato 1, i contenuti minimi ed essenziali dei Piani stessi.

La centralità del Piano nel garantire una corretta gestione della raccolta dei rifiuti rafforza la conclusione già in precedenza rassegnata secondo cui ogni deroga in tal senso deve essere sottoposta ad una interpretazione restrittiva.

Né giova alle Amministrazioni pubbliche resistenti l'invocata abrogazione del precedente Piano di raccolta redatto nel 2009 per il Porto in questione, tenuto conto, da un lato, che lo *jus superveniens* eurounitario e nazionale non ha disposto alcuna abrogazione dei precedenti piani (pur sollecitando l'adozione di nuovi strumenti di pianificazione coerenti con nuovo quadro normativo di riferimento) e, dall'altro lato, che le nuove disposizione europee e nazionali non hanno previsto una elisione e/o una *deminutio* dei precedenti obblighi in materia, avendo piuttosto rafforzato la necessità della tutela dell'ambiente marino, con ciò significando che il Piano, quale elemento centrale di pianificazione e di concentrazione di tale tutela, possa non essere adottato solo nei tassativi casi previsti dalla legge, nei quali il Porto di Giardini Naxos non rientra.

In definitiva, il regime derogatorio in commento risulta essere appannaggio dei soli specchi acquei che non necessitano di un Piano *ad hoc* perché non interessati dal traffico di navi obbligate per legge a conferire i propri rifiuti ma solcati unicamente da un ridotto numero di imbarcazioni da diporto, cosa che non si rinviene nel caso in esame, dovendosi ritenere come una diversa interpretazione si porrebbe in contrasto coi principi in materia di tutela dell'ambiente e, in particolar modo, coi richiamati principi di prevenzione e precauzione, come peraltro stabilito dall'art. 1, del d.lgs. n. 197/2021, secondo cui *“Il presente decreto ha l'obiettivo di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano i porti situati nel territorio dello Stato, nonché di garantire il*

buon funzionamento del traffico marino migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti".

Da ultimo, non può neppure essere valorizzato, in favore dell'Amministrazione, il fatto che nessuna richiesta di conferimento sia mai stata presentata da parte degli utenti del porto, venendo in rilievo una disposizione di carattere normativo che deve essere comunque osservata, ricorrendone i presupposti così come in precedenza evidenziato.

10. La quarta e ultima censura, avente ad oggetto la violazione dell'art. 10-*bis* della l.n. 241/90, per non avere l'Amministrazione resistente dato adeguato riscontro alle osservazioni presentate dalla parte privata in sede di provvedimento di diniego finale, venendo in rilievo una censura di carattere procedimentale, può essere assorbita dall'accoglimento dei precedenti motivi di ricorso (II e III).

11. In conclusione, previa estromissione dal giudizio dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, il ricorso deve trovare accoglimento, con annullamento del provvedimento di diniego impugnato e del presupposto decreto n. 10 del 3.2.2022 della Capitaneria di Porto di Messina – AMS, fatte salve le ulteriori determinazioni dell'Amministrazione.

12. Le spese seguono la soccombenza nei rapporti tra società ricorrente e MIT / Capitaneria di Porto – AMS Messina e sono liquidate col dispositivo, mentre possono essere compensate nei confronti delle restanti parti dell'odierno giudizio.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia sezione staccata di Catania (Sezione Terza), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, previa estromissione dal giudizio per difetto di legittimazione passiva dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, lo accoglie nei sensi di cui in motivazione.

Condanna il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Capitaneria di Porto di Messina – AMS al pagamento delle spese di lite in favore di parte ricorrente che si liquidano in euro 3.500,00 (tremilacinquecento/00), oltre accessori di legge, se dovuti.

Spese compensate per le restanti parti.

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

Così deciso in Catania nella camera di consiglio del giorno 4 giugno 2025 con l'intervento dei magistrati:

Aurora Lento, Presidente

Daniele Profili, Primo Referendario, Estensore

Francesco Fichera, Referendario