

Pubblicato il 20/03/2024

N. 02687/2024REG.PROV.COLL.
N. 01086/2023 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 Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quinta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1086 del 2023, proposto da Forship s.p.a. unipersonale, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Antonella Turci e Paolo Turci, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Francesco Munari e Andrea Blasi, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

nei confronti

Toremar Toscana Regionale Marittima s.p.a. con socio unico, Corsica Ferries s.a.s. società di diritto francese, non costituiti in giudizio;

per la riforma

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana (Sezione Seconda) n. 786/2022, resa tra le parti,

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio di Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 22 febbraio 2024 il Cons. Sara Raffaella Molinaro e uditi per le parti gli avvocati Turci e Blasi;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. La controversia riguarda la decadenza dalle fasce orarie (o "slot") assegnate per l'occupazione delle banchine portuali dedicate al traffico passeggeri a Forship s.p.a. unipersonale (di seguito: "Forship"), società armatrice di navi passeggeri ro-ro, che con i marchi commerciali "Corsica Ferries" e "Sardinia Ferries" esercita servizi di trasporto di linea, fra le altre, sulla tratta Piombino/Portoferraio.

2. L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale (di seguito: "Adsp MTS"), con provvedimento n. 171 del 19 novembre 2021, ha dichiarato la decadenza della stessa dalle fasce orarie (o "slot") ad essa in precedenza assegnate per l'anno 2021 per l'occupazione delle banchine portuali dedicate al traffico passeggeri, e il conseguente venir meno in capo alla Forship della qualifica di "vettore storico".

3. Forship ha impugnato il suddetto provvedimento oltre a:

- l'avviso avente ad oggetto: *"Ordinanza n. 29 del 2020 - Disposizioni per l'accesso alle infrastrutture portuali dei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo per l'esercizio di linee di navigazione – Traffico regionale estivo 2022 – Slot disponibili"*, pubblicato in data

30 novembre 2021, nella sez. Albo *on line* del sito istituzionale dell'Adsp MTS, con il n. 361/2021;

- gli atti antecedenti, conseguenti o comunque connessi a quelli impugnati, nonché di ogni ulteriore atto preordinato, connesso, consequenziale a tali atti e/o comunque lesivo dei diritti e degli interessi fatti valere nel presente giudizio dalla società ricorrente, ancorché non conosciuti.

Con il medesimo ricorso ha chiesto la condanna dell'Adsp MTS al risarcimento di ogni danno patito o patendo da Forship in ragione dei summenzionati atti.

4. Con motivi aggiunti Forship ha gravato:

- il provvedimento dell'Adsp MTS n. 188/2021 del 24 dicembre 2021 n. MTS-0056307, comunicato a Forship via PEC in data 28 dicembre 2021;

- la comunicazione ex art. 10 *bis* del 19 novembre 2021 n. MTS-0056307, comunicato a Forship via PEC in data 19 novembre 2021;

- gli atti antecedenti, conseguenti o comunque connessi a quelli impugnati, nonché di ogni ulteriore atto preordinato, connesso, consequenziale a tali atti e/o comunque lesivo dei diritti e degli interessi fatti valere nel presente giudizio dalla società ricorrente, ancorché non conosciuti; e per la condanna dell'Adsp MTS al risarcimento di ogni danno patito o patendo da Forship in ragione dei summenzionati atti.

5. Con successivi motivi aggiunti la società ha impugnato:

- il provvedimento emesso da Adsp MTS di assegnazione dello slot n. 1/2022 avente ad oggetto: *"Disposizioni per l'accesso alle infrastrutture portuali dei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo per l'esercizio di linee di navigazione – Servizi di Linea marittimi 2022 - Assegnazione slot disponibili"*, pubblicato in data 20 gennaio 2022 sul sito dell'ADSP MTS;

- gli atti antecedenti, conseguenti o comunque connessi a quelli impugnati, nonché di ogni ulteriore atto preordinato, connesso, consequenziale a tali atti e/o comunque lesivo dei diritti e degli interessi fatti valere nel presente giudizio dalla società ricorrente, ancorché non conosciuti qualora non già impugnati; e per la condanna dell'ADSP MTS al risarcimento di ogni danno patito o patendo da Forship in ragione dei summenzionati atti.

6. Il Tar Toscana, con sentenza 14 giugno 2022 n. 786, ha respinto il ricorso e i motivi aggiunti.

7. Forship ha appellato la sentenza con ricorso n. 1086 del 2023.

8. Nel corso del giudizio di appello si è costituita Adsp MTS.

9. All'udienza del 22 febbraio 2024 la causa è stata trattenuta in decisione.

DIRITTO

10. L'appello è infondato.

11. L'esito del gravame esime il Collegio dalla valutazione dell'eccezione di improcedibilità dell'appello per carenza di interesse dedotta dall'Amministrazione resistente.

12. Con il primo motivo l'appellante ha dedotto l'erroneità della sentenza nella parte in cui il Tar ha ritenuto che l'Adsp MTS, adottando il provvedimento di decadenza, non abbia esercitato una valutazione discrezionale circa la gravità dell'inadempimento ma si sia limitata ad applicare i regolamenti.

12.1. Con il secondo motivo l'appellante ha dedotto che "nel Regolamento si prevede che la verifica dei pagamenti avvenga solo una volta all'anno e in concomitanza con la domanda di conferma degli slot da parte dei vettori storici per l'anno successivo" e che *"la sentenza qui impugnata non considera che la stessa ADSP in data 8.9.2020 aveva inviato a tutti i vettori storici la lettera in cui si ricordava ai vettori destinatari che dovevano essere effettuati i*

versamenti e che se non vi avessero ancora adempiuto vi potevano ancora provvedere”.

12.2. Con il quinto motivo l'appellante ha lamentato la mancanza di *“una specifica diffida ad adempiere”* e del *“motivo per cui il preteso inadempimento di Forship era da considerarsi rilevante in relazione all'interesse pubblico tutelato dall'Amministrazione”*.

Con il medesimo motivo l'appellante ha altresì rappresentato che la sentenza sarebbe contraddittoria *“laddove da una parte sostiene che il pagamento non sarebbe stato effettuato”,* per poi sostenere in altra parte *“che il pagamento era tardivo”*.

12.3. I motivi, connessi in quanto riguardanti i profili procedurali e contenutistici della declaratoria di decadenza, sono infondati.

Adsp MTS, con provvedimento 19 novembre 2021 n. 171, ha dichiarato la decadenza della stessa dalle fasce orarie (o “slot”) ad essa in precedenza assegnate per l'anno 2021 per l'occupazione delle banchine portuali dedicate al traffico passeggeri, e il conseguente venir meno in capo alla Forship della qualifica di *“vettore storico”* a fronte dei presunti inadempimenti della Forship ad alcuni degli obblighi cui era soggetta ai sensi dell'ordinanza n. 29 del 2020 e dell'ordinanza n. 28 del 2020.

La materia è regolata dalla stessa Adsp MTS con due ordinanze, la n. 28 e la n. 29 del 2021.

Si rileva sin d'ora che rispetto a detta regolazione e agli atti impugnati non assumono rilevanza le (richiamate dall'appellante) pronunce della Corte dei conti, riguardanti il profilo della resa del conto, che non viene in evidenza in questa sede e che rientra piuttosto nell'ordinamento contabile, la cui cognizione è appunto attribuita ad altro Giudice.

L'AdSP MTS, con ordinanza n. 29 del 2020, ha adottato un regolamento in base al quale:

- le possibilità di approdo ai porti di Piombino e Portoferraio sono divise per fasce orarie e per banchine e sono denominate “slot”;
- con apposito “piano slot”, tali possibilità di approdo vengono attribuite dal 2021 e per i successivi quattro anni a quattro compagnie espressamente denominate “vettori storici” (Moby s.p.a., Toremar s.p.a., Forship s.p.a., Blu Navy s.p.a.);
- nel caso in cui durante detto periodo si liberino degli “slot”, questi, se sono in numero uguale o inferiore a quattro, devono essere distribuiti (dietro relativa domanda) tra i vettori storici, mentre se sono in numero superiore a quattro devono essere messi a bando e per la loro attribuzione devono essere preferiti eventuali “nuovi vettori” (ossia, compagnie diverse dai “vettori storici”);
- la qualifica di “vettore storico” può essere persa a seguito di determinati inadempimenti indicati nel regolamento stesso.

In base, in particolare, all’art. 14 comma 1 dell’ordinanza n. 29 del 2020 Il vettore assegnatario di slot, inclusi i vettori storici, *“potrà essere dichiarato decaduto dall’assegnazione di tutte le bande orarie allo stesso assegnate con provvedimento motivato dell’Autorità, ove – in assenza di idonee giustificazioni che dovranno essere di volta in volta oggetto di valutazione da parte dell’Autorità medesima - si verifichi almeno uno dei seguenti eventi”*, fra i quali il *“mancato o ritardato versamento all’Autorità da parte del vettore delle tariffe da applicare a passeggeri e mezzi al seguito, rispetto ai termini vigenti dal 1° gennaio 2021”* (lett. b).

Con l’art. 14 comma 2 è disposto che *“Ove ricorrano una o più delle condizioni cui al comma 1 del presente Articolo, la decadenza riguarderà l’insieme delle bande orarie assegnate al vettore colpito dal provvedimento di decadenza. Pertanto, nell’ipotesi in cui la decadenza venga pronunciata per mancato raggiungimento della soglia dell’80%*

in un Periodo di Riferimento, la decadenza riguarderà anche le bande orarie relative all'altro Periodo di Riferimento."

Gli obblighi tariffari sono definiti con l'ordinanza n. 28 del 2020:

- *"entro la fine di ciascun mese, ogni Compagnia di Navigazione [...] trasmetterà all'Autorità [...] un rendiconto riferito al mese precedente"* contenente le informazioni necessarie ai fini della verifica da parte dell'Autorità delle tariffe riscosse per conto dell'Autorità (art. 4);
- *"le tariffe riscosse dai vettori [...] dovranno essere dagli stessi riversate all'Autorità [...] per i servizi di trasporto passeggeri [...] entro la fine del mese successivo a quello di effettiva utilizzazione del biglietto"* (art. 6).

Al ricorrere di dette condizioni, in assenza di idonee giustificazioni, l'Adsp MTS ha il potere (in tal senso deve essere inteso il verbo "potrà" di cui all'art. 14 comma 1 dell'ordinanza n. 29 del 2020) di pronunciare la decadenza.

Visto che una delle condizioni di decadenza previste espressamente dalla suddetta regolazione è il mancato o ritardato versamento delle tariffe, ne deriva che detta incombenza è ritenuta essenziale, vista la conseguenza stabilita, del quale i vettori sono preavvertiti dalla regolazione medesima.

L'Amministrazione ha verificato la sussistenza dei presupposti della decadenza e quindi, per quanto di interesse in questa sede, del ritardato od omesso versamento delle tariffe e della mancanza di idonee giustificazioni, così come stabilito dall'art. 14 comma 1 dell'ordinanza n. 29 del 2020.

La regolazione stabilisce anche le modalità di controllo del permanere delle condizioni per l'assegnazione degli slot e specularmente dei presupposti della decadenza.

Pertanto, fermi restando gli obblighi di versamento delle tariffe e di rendicontazione degli operatori, l'Amministrazione si è autovincolata

a seguire un determinato procedimento di controllo, scandito da una tempistica propria, che non fa venir meno le modalità e i termini che i vettori debbono rispettare per adempiere agli oneri agli stessi imposti.

In particolare con l'art. 5 dell'ordinanza n. 29 del 2020 l'Adsp MTS ha stabilito che:

- *“A partire dal 15 settembre di ogni anno, e con riferimento al periodo compreso tra il 1° settembre dell'anno precedente ed il 31 agosto dell'anno corrente, l'Autorità verificherà che i Vettori Storici abbiano regolarmente versato le tariffe applicate a passeggeri e mezzi al seguito”* (comma 2);
- *“Entro il 5 ottobre di ogni anno, l'Autorità comunicherà ai vettori l'esito delle suddette verifiche”* (comma 3);
- *“Nel caso in cui, ad esito delle verifiche effettuate secondo i precedenti commi 1 e 2, un vettore [...] non abbia regolarmente versato all'Autorità le tariffe applicate a passeggeri e mezzi al seguito, secondo i termini vigenti dal 1° gennaio 2021, si applicano le disposizioni di cui al successivo Articolo 14”* (comma 4).

L'Adsp MTS ha seguito la suddetta scansione procedimentale, che pone il destinatario nella condizione di partecipare al procedimento dal momento che prevede specifiche comunicazioni.

In data 8 settembre 2021 ha comunicato ai vettori storici che *“ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 5 e 14 della Regolamentazione allegata all'Ordinanza di questa Autorità n. 29 in data 26 dicembre 2020, il regolare versamento nelle casse dell'Ente delle tariffe applicate a passeggeri e mezzi al seguito nei porti di riferimento - in aderenza alle disposizioni dell'Ordinanza di questa Autorità n. 28 in data 26 dicembre 2020 – [avrebbe costituito] una condizione essenziale per il mantenimento degli slot rispettivamente*

assegnati a codeste Compagnie di navigazione per l'anno 2022", invitandoli a provvedere ai rendiconti e versamenti.

Con detta nota l'Adsp MTS ha quindi preavvertito i vettori delle conseguenze dei mancati versamenti tariffari.

Nel rispetto di quanto previsto all'art. 5 commi 2 e 3 dell'ordinanza n. 29 del 2020 ha effettuato le verifiche e inviato la comunicazione del relativo esito.

In particolare, con nota 5 ottobre 2021 n. 47016, Adsp MTS ha comunicato a Forship che *"da verifiche effettuate dai competenti uffici interni di questa Autorità di Sistema Portuale, per il periodo 1° gennaio – 31 agosto 2021, non risultano da parte di codesta società rendicontazioni e versamenti delle tariffe applicate a passeggeri e mezzi", invitando la società a formulare le proprie giustificazioni "entro il termine perentorio di 10 giorni", "ai fini di quanto previsto dall'art. 14 della Regolamentazione" (che disciplina, come sopra illustrato, la decadenza), così avviando il relativo procedimento e assicurando il contraddittorio procedimentale.*

La nota non ha ricevuto risposta da parte della società.

Il 29 ottobre 2021 ha effettuato un pagamento a titolo di *"tasse portuali"*, non trasmettendo la rendicontazione necessaria per valutare se tale pagamento potesse effettivamente essere ricollegabile alle tariffe relative all'estate 2021 o, comunque, se il relativo calcolo fosse corretto e, quindi, se il versamento potesse considerarsi effettuato nella sua interezza.

Con e-mail del 9 novembre 2021 Forship ha comunicato che il mancato riscontro alla richiesta di giustificazioni sarebbe stato *"dovuto esclusivamente ad un errore tecnico del server di gestione della posta elettronica"*, che *"il ritardo e la non ottemperanza all'Ordinanza 29" sarebbe imputabile alla condotta di un dipendente della Società e che "ha provveduto in data 29 ottobre 2021 a versare*

le tasse dovute” e ha trasmesso alcune schede di rendicontazione relative al periodo giugno-settembre 2021, con indicazione del numero totale dei passeggeri e mezzi a cui sarebbe stata riferibile la “tariffa” e dell’importo complessivo.

Nella nota non si trova cenno invece alle asserite giustificazioni “*connesse al periodo di pandemia*” dedotte in sede processuale.

Pertanto Forship ha risposto con sensibile ritardo, ha dato conto in modo generico delle ragioni del ritardo, ha pagato in ritardo e non ha trasmesso la documentazione necessaria a verificare la corretta quantificazione del dovuto (e pagato). Ciò in quanto ha trasmesso schede di rendicontazione non aventi i dati necessarie per effettuare il controllo (suddiviso per mese).

Detta ultima circostanza è rilevante al fine dei controlli che Adsp MTS è tenuta a svolgere.

Infatti la stessa ordinanza n. 28 del 2020 dispone, all’art. 4, che “*entro la fine di ciascun mese, ogni compagnia di navigazione operante servizi di trasporto passeggeri trasmetterà all’Autorità [...] un rendiconto, riferito al mese precedente, contenente obbligatoriamente le seguenti informazioni:*

a) numero totale dei passeggeri senza abbonamento imbarcati, con indicazione separata per tipologia di traffico (regionale ed extra-regionale);

b) numero totale di motocicli e ciclomotori imbarcati, con indicazione separata per tipologia di traffico (regionale ed extra-regionale);

c) numero totale di motoveicoli a 3 o 4 ruote, e autoveicoli imbarcati, con indicazione separata per tipologia di traffico (regionale ed extra-regionale);

d) numero totale di autoveicoli commerciali (camion, furgone, autoarticolato) imbarcati, con indicazione separata per tipologia di traffico (regionale ed extraregionale);

e) *numero totale di autoveicoli commerciali (camion, furgone, autoarticolato) trasportanti merci pericolose imbarcati, con indicazione separata per tipologia di traffico (regionale ed extraregionale);*

f) *numero totale di autobus, camper e roulotte imbarcati, con indicazione separata per tipologia di traffico (regionale ed extraregionale);*

g) *numero totale dei passeggeri con abbonamento imbarcati"* (comma 2).

Un ulteriore rendiconto mensile, da rendere *"entro la fine di ciascun mese"* deve indicare *"il numero di abbonamenti emessi nel corso del mese precedente"*, specificando *"la tipologia di ciascun abbonamento emesso (mensile, trimestrale, semestrale, annuale)"* (comma 3).

Il rendiconto trasmesso da Forship (in ritardo) non dà conto delle superiori circostanze, sì da non mettere Adsp MTS nelle condizioni di verificare la correttezza quantitativa del versamento tariffario effettuato (in ritardo).

Sicché la società risulta:

- aver violato il termine di versamento delle tariffe, indicato dall'art. 6 dell'ordinanza n. 28 del 2020 nella *"fine del mese successivo a quello di effettiva utilizzazione del biglietto"*;
- non avere provveduto al pagamento neppure in seguito alla sopra richiamata nota del 8 settembre 2021;
- avere versato le tariffe solo in data 29 ottobre 2021;
- non avere trasmesso il rendiconto nei termini richiesti dall'art. 4 dell'ordinanza n. 28 del 2020 (*"entro la fine di ciascun mese"*);
- avere trasmesso (in ritardo) un rendiconto privo delle informazioni richieste dall'art. 4 dell'ordinanza n. 28 del 2020;
- non avere risposto alla richiesta istruttoria nei termini ivi indicato;
- avere inviato (in ritardo) una risposta non esaustiva.

Risultano quindi integrati i presupposti per l'adozione del provvedimento di decadenza stabiliti dall'art. 14 dell'ordinanza n. 29 del 2020, cioè il mancato o ritardato versamento delle tariffe, neppure a seguito del sollecito dell'8 settembre 2021, e la mancanza di idonee giustificazioni.

Né può ritenersi che il sollecito di versamento inviato dall'Amministrazione in data 8 settembre 2021 possa reso aleatorio il termine di versamento delle tariffe. Piuttosto, il mancato riscontro costituisce un ulteriore ragione per ritenere le giustificazioni rese non idonee a superare il ritardato adempimento dell'obbligo.

Rispetto a detti presupposti il profilo della rendicontazione non è rilevante di per sé (ai fini della decadenza) ma in quanto non ha consentito all'Amministrazione di valutare per tempo la correttezza del versamento effettuato.

Di detti presupposti dà infatti conto il qui gravato provvedimento di decadenza 19 novembre 2021 n. 171 laddove si legge che:

- *“entro i termini indicati negli articoli 4 e 6 dell'Ordinanza Tariffaria Forship S.p.A. non ha provveduto né ad inviare la rendicontazione, né a versare le tariffe riscosse per conto dell'Autorità”;*
- *“decorso il termine di 10 (dieci) giorni di cui alla nota n. 47016 del 05.10.2022, la Forship S.p.a. non faceva pervenire alcuna giustificazione”;*
- *“ha provveduto ad effettuare un pagamento solo in data 29 ottobre 2021, senza tuttavia trasmettere la prescritta rendicontazione”;*
- *“solo con mail in data 9 novembre 2021 assunta al protocollo dell'Autorità n. 53965, Forship S.p.A. ha trasmesso alcune rendicontazioni che non distinguono le tariffe indicate in ciascun mese di riferimento, limitandosi a riportare dati consolidati che non consentono a questa Autorità di computare gli interessi di mora”.*

L'Amministrazione ha quindi applicato le ordinanze nn. 28 e 29 del 2020, che stabiliscono i presupposti della decadenza, individuandoli (anche) nel mancato o ritardato versamento delle tariffe, sulla base di un giudizio di proporzionalità che non può essere censurato in questa sede a cagione dell'omessa impugnazione di dette ordinanze.

In tale contesto la stessa ha esercitato, nei termini già illustrati sopra, che hanno tenuto conto delle varie interlocuzioni intervenute fra le parti e delle varie note inviate dall'Amministrazione, il potere di apprezzamento in ordine alla sussistenza dei presupposti della fattispecie decadenziale, demandato all'Amministrazione dalle stesse ordinanze, in ragione della previsione della valutazione di (in)sussistenza di idonee giustificazioni di cui all'art. 14 dell'ordinanza n. 29 del 2020.

In esito a detta valutazione, compiuta nel rispetto dei vincoli procedurali e del contraddittorio, ha pronunciato la decadenza di Forship.

Né rileva la mancata valutazione del pregiudizio subito da parte di Adsp MTS e della rilevanza dell'inadempimento in relazione all'interesse pubblico tutelato.

La decadenza infatti, intesa quale vicenda pubblicistica estintiva di una posizione giuridica di vantaggio consegue, senza soluzione di continuità, all'accertamento della sola violazione (Ad. plen. 11 settembre 2020 n. 18).

Il presupposto è che il beneficio (dal quale è pronunciata la decadenza) può essere accordato a un numero limitato di soggetti. E' un risultato accordato a pochi, pur essendo contendibile da più soggetti. Pertanto, allorquando il beneficiario pone in essere comportamenti (predeterminati) dai quali si evince il mancato rispetto delle regole che lo governano, ciò giustifica di per sé la

decadenza, così consentendo di svolgere la procedura atta a individuare il soggetto più meritevole a ottenere (e mantenere) la posizione di vantaggio.

Non è quindi la sussistenza di un pregiudizio a costituire la *ratio* dell'istituto ma il venir meno della ragione che ha determinato l'ottenimento del beneficio da parte di un soggetto al quale è stato attribuito un beneficio scarso e quindi contendibile.

13. Con il terzo motivo l'appellante ha dedotto che il Tar avrebbe *"travalicato i propri limiti, andando a compiere una valutazione dell'operato di Forship"*.

13.1. Il motivo è infondato in quanto, come già esposto sopra, è l'Amministrazione ad avere svolto il procedimento e adottato il provvedimento di decadenza, istruito e motivato in ragione di quanto sopra esposto. Sicché le valutazioni del giudice di primo grado non possono che essere state rese al fine di scrutinare le censure dedotte e valutare l'impatto di esse sulla legittimità del provvedimento gravato.

14. Quanto sopra determina l'infondatezza del quarto motivo di appello, con il quale Forship ha censurato il capo della sentenza con cui il TAR si è limitato a concludere che *"Per tali assorbenti ragioni il ricorso principale e i due ricorsi per motivi aggiunti, con i quali ultimi si è sostanzialmente dedotta l'illegittimità derivata degli ulteriori provvedimenti impugnati, devono essere tutti respinti, risultando anche il successivo operato dell'AdSP immune dai vizi prospettati dalla ricorrente"*: se l'illegittimità degli atti impugnati diversi dalla decadenza è stata dedotta dalla società solo in via derivata, ne deriva che l'infondatezza delle censure di illegittimità della decadenza si riverbera anche sugli asseriti vizi derivati degli altri atti gravati, determinandone la non accoglibilità.

15. Lo stesso è a dirsi con riferimento al sesto motivo d'appello, con il quale Forship ha dedotto l'illegittimità(derivata) dell'avviso riguardante gli slot disponibili per il *"Traffico regionale estivo 2022, pubblicato in data 30 novembre 2021, in quanto "lo stesso si fonda sul presupposto dell'intervenuta decadenza di Forship"*: l'infondatezza delle censure avverso la decadenza si riverbera sulla pretesa illegittimità (derivata) dell'avviso, facendone venir meno il presupposto.

16. Con il settimo motivo è dedotta la violazione art. 10 *bis* della legge n. 241 del 1990 con riferimento all'istanza evasa con provvedimento n. 188 del 2021.

16.1. Con l'ottavo e il nono motivo l'appellante ha dedotto il difetto di istruttoria e di motivazione con riferimento al provvedimento n. 188 del 2021.

16.2. I motivi, che si esaminano congiuntamente in quanto relativi al medesimo provvedimento, sono infondati.

16.3. Si premette che le censure rivolte alla decadenza sono già sopra scrutinate, si provvede a scrutinare le doglianze rivolte al provvedimento n. 188 del 2021.

Nel corso del procedimento relativo all'istanza 20 ottobre 2021, con la quale Forship ha richiesto l'*"approvazione delle programmazioni orarie per l'anno 2022 con riferimento alle bande orarie di cui al piano Slot nel porto di Piombino per l'esercizio di servizi marittimi di linea sulla tratta Piombino Portoferraio"*, Adsp MTS ha inviato a Forship in data 19 novembre 2021 il preavviso di rigetto con il quale:

- ha rappresentato che l'istanza *"è da ritenersi irricevibile o, comunque, inammissibile"*, posto che ai sensi dell'art. 5 comma 5 dell'ordinanza n. 29 del 2020 solo *"in caso di esito positivo delle verifiche – previste dal medesimo articolo 5 - entro il 20 ottobre di ogni anno, i Vettori Storici interessati dovranno presentare istanza*

volta a chiedere l'approvazione delle programmazioni orarie per l'anno successivo, con riferimento alle bande orarie rispettivamente assegnate di cui al Piano Slot";

- ha fatto espresso riferimento al provvedimento di decadenza n. 171 del 2021.

Con il provvedimento n. 188 del 2021 l'Amministrazione ha concluso il procedimento facendo riferimento al precedente provvedimento 171 del 2021 e ritenendo ostative all'accoglimento dell'istanza il fatto che *"tali verifiche non hanno avuto esito positivo a causa del mancato assolvimento, da parte di Forship S.p.A., degli obblighi di rendicontazione e versamento delle tariffe riscosse per conto dell'Autorità, nei termini di cui all'Ordinanza n. 28/20"*, con la conseguenza che *"l'istanza di Forship S.p.A. non può che considerarsi irricevibile o, comunque, inammissibile"*.

Tale ultima osservazione costituisce la logica conseguenza di quanto già rilevato nel preavviso di rigetto, laddove Adsp MTS ha rilevato che solo in caso di esito positivo delle verifiche previste dall'art. 5 dell'ordinanza n. 28 del 2020 i vettori storici interessati devono presentare l'istanza. Atteso che le verifiche sul punto relative all'appellante hanno avuto esito negativo, come evidenziato nel richiamato provvedimento di decadenza n., 171 del 201, la società non è titolata a presentare l'istanza che quindi, come preannunciato, è irricevibile o comunque inammissibile.

Fra il preavviso di rigetto e il rigetto sussiste quindi una evoluzione logica basata sulle stesse ragioni di reiezione.

Né in presenza di detti presupposti e del provvedimento n. 171 del 2021, che risulta istruito e motivato, l'Amministrazione è onerata di motivare ulteriormente l'inammissibilità dell'istanza.

Del resto, ai sensi dell'art. 2 comma 1 della legge n. 241 del 1990, le Amministrazioni, *"se ravvisano la manifesta irricevibilità,*

inammissibilità, improcedibilità o infondatezza della domanda”, concludono il procedimento con un “provvedimento espresso redatto in forma semplificata, la cui motivazione può consistere in un sintetico riferimento al punto di fatto o di diritto ritenuto risolutivo”.

17. Con il decimo motivo Forship ha ribadito l’illegittimità (derivata dall’asserita illegittimità del provvedimento di decadenza n. 171 del 2021) del provvedimento n. 188 del 2021 in quanto lo stesso “*si fonda sul Provvedimento 171*”.

17.1. Il motivo è infondato: il mancato accoglimento delle censure avverso la decadenza si riverbera sulla pretesa illegittimità (derivata) dell’avviso, facendone venir meno il presupposto.

18. L’infondatezza dei motivi sopra scrutinati fa venir meno il presupposto della domanda demolitoria riproposta con l’undicesimo motivo di appello, con conseguente non accoglimento della stessa.

19. In conclusione il ricorso in appello deve essere respinto.

Le spese del presente grado di giudizio seguono la soccombenza e sono liquidate in dispositivo.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando sull’appello, come in epigrafe proposto, lo respinge, confermando, per l’effetto, la sentenza impugnata.

Condanna parte appellante a rimborsare all’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale le spese del presente grado di giudizio, che si liquidano in euro 4.000,00, oltre accessori di legge.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 22 febbraio 2024 con l'intervento dei magistrati:

Diego Sabatino, Presidente

Valerio Perotti, Consigliere

Sara Raffaella Molinaro, Consigliere, Estensore

Elena Quadri, Consigliere

Marina Perrelli, Consigliere

L'ESTENSORE
Sara Raffaella Molinaro

IL PRESIDENTE
Diego Sabatino

IL SEGRETARIO