

Pubblicato il 15/07/2019

**N. 09346/2019 REG.PROV.COLL.  
N. 07314/2018 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 il Lazio**

**(Sezione Terza)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 7314 del 2018, proposto da Medov Civitavecchia S.r.l., in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Giuliano Berruti, Alberto Torrazza e Franco Rossi, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio del primo in Roma, via delle Quattro Fontane 161, come da procura in atti;

***contro***

Autorita' di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Civitavecchia, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliata con essa in Roma, via dei Portoghesi, 12;

***nei confronti***

Port Mobility S.p.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Antonio Catricala', Damiano Lipani, Francesca Sbrana e Sergio Grillo, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dei medesimi in Roma, via Vittoria Colonna n. 40, come da procura in atti;

*e con l'intervento di*

ad adiuvandum:

Comune di Civitavecchia, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Domenico Occagna, Marina Marino e Silvio Sbragaglia, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia, come da procura in atti;

*per l'annullamento*

- dell'ordinanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale 4 aprile 2018, n. 14;
- dell'ordinanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale 5 aprile 2018, n. 15;
- del decreto del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale 6 aprile 2018, n. 94;
- dell'ordinanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale 29 maggio 2018, n. 24;
- di ogni altro atto a quelli suindicati comunque connesso e coordinato, anteriore e conseguente; nonché per la condanna dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale al risarcimento del danno derivante dai provvedimenti impugnati.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Autorita' di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Civitavecchia e di Port Mobility S.p.A.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 3 aprile 2019 il consigliere Achille Sinatra e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. – Con ricorso notificato il 4 giugno 2018 e depositato il successivo giorno 18, la Medov Civitavecchia s.r.l., agenzia marittima raccomandataria che opera nel Porto di Civitavecchia, ha impugnato gli atti in epigrafe, esponendo che il servizio di c.d. “navettamento” dei passeggeri diretti alle navi da crociera dalla stazione ferroviaria di Civitavecchia Centrale sino alle navi è affidato, in quella infrastruttura, alla società Port Mobility, che ha sottoscritto (ai sensi dell’art. 6 comma 1 lettera C della legge n. 84 del 1994 e dell’art. 1 del decreto ministeriale 14 novembre 1994) il 26 maggio 2005 apposita convenzione per la concessione dei servizi generali agli utenti diversi dalle operazioni portuali da parte dell’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro-settentrionale.

Tale affidamento non è avvenuto mediante gara, bensì in forma diretta in applicazione dell’art. 23 comma 5 della legge n. 84 del 1994, sebbene, a dire della ricorrente, il capitale sociale di Port Mobility, a seguito di diverse operazioni di trasferimento, non sarebbe oggi in proprietà di soggetti che permetterebbero il perdurare dell’affidamento diretto.

2. – La ricorrente afferma che, per effetto dei provvedimenti impugnati, sarebbero state istituite vere e proprie linee di trasporto pubblico da Civitavecchia all’area portuale, in quanto:

- l’ordinanza n. 14/2008 dell’Autorità dispone all’art. 1 che *“il servizio di navettamento dei passeggeri crocieristi in imbarco, sbarco e transito nel porto di Civitavecchia, dovrà avvenire da e verso il nodo di scambio di Largo della Pace, o altro sito all’uopo indicato dall’AdSP con appositi provvedimenti, nonché da e verso le fermate dedicate così come individuate dal piano della mobilità e della sosta attualmente vigente in ambito portuale, sotto la gestione, in via esclusiva, della società di interesse generale Port Mobility S.p.A., conformemente ai contenuti della convenzione del 26 maggio 2005 e secondo il Piano Tariffario approvato”*, mentre all’art. 2 stabilisce che *“in deroga alle disposizioni della presente Ordinanza, al solo fine di agevolare la mobilità in*

*uscita dal Varco Vespucci verso la bretella portuale, evitando <rotture di carico> e congestioni nell'area di Largo della Pace, possono accedere all'interno del sedime portuale gli autobus accreditati dal concessionario RCT (Roma Cruise Terminal S.p.A.) solamente con provenienza/destinazione diversa dall'ambito territoriale del Comune di Civitavecchia". L'art. 4 dell'Ordinanza, poi, prevede che "chiunque in violazione della presente ordinanza svolga o consenta lo svolgimento di attività diverse da quelle individuate e/o applichi forme di remunerazione del servizio di navettamento a carico del passeggero crocierista, sarà soggetto al ritiro dei titoli autorizzativi e/o all'avvio del procedimento di decadenza o revoca del provvedimento concessorio laddove presente";*

- l'Ordinanza n. 15/2018 della medesima Autorità (prorogata di 90 giorni con la successiva ordinanza n. 24 del 2018) disciplina invece, in via sperimentale e transitoria, l'utilizzo di un'area esterna al porto, denominata "Largo della Pace", affidata alla gestione di Port Mobility S.p.A., che vi istituisce un "nodo di scambio dei passeggeri crocieristi" al quale possono accedere "gli operatori già autorizzati con verbale del 24.07.2015" (agenzie di viaggio e tour operators), nonché altri "eventuali Tour Operators che hanno gruppi già organizzati" previa "espressa richiesta alla società Port Mobility con almeno 24 ore di anticipo", ovvero "almeno 96 ore" in caso di richiesta di accesso con mezzi di trasporto;

- con il decreto n. 94/2018, infine, l'Autorità, sulla scorta della concessione del servizio di interesse generale rilasciata alla Port Mobility S.p.A. e di un Piano della Mobilità e della Sosta presentato da quest'ultima, ha adottato "nuove tratte di collegamento interne in ambito portuale e verso la stazione ferroviaria di Civitavecchia", tra le quali due linee denominate rispettivamente A2 e B2 (quest'ultima definita "provvisoria") dai terminali crocieristici del porto alla stazione ferroviaria. Le altre linee, denominate rispettivamente A1, A3 e B3, sono riservate, la prima, a coloro che dal porto desiderano raggiungere l'accesso pedonale verso il centro cittadino, e

le altre due ai crocieristi che intendono raggiungere il nodo di scambio, di Largo della Pace “.

3. – La ricorrente espone inoltre che l’ART, a seguito di apposita segnalazione della stessa Medov, con deliberazione n. 31 ottobre 2017 n. 131\2017, aveva imposto –senza esito- alla Autorità Portuale di garantire una trasparente commisurazione delle tariffe ai costi sottostanti e correlati dei servizi richiesti dagli utenti, oltre che di prevedere termini tempestivi e perentori per le fasi della procedura ad evidenza pubblica volta alla aggiudicazione del servizio di c.d. “navettamento”.

4.- Il ricorso è affidato ai seguenti motivi:

1) *Violazione dell’articolo 6, commi 4 e 10, della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i. Eccesso di potere sotto il profilo della contraddittorietà e dell’irragionevolezza. Violazione del principio della gara pubblica. Violazione del principio di concorrenza. Sviamento.*

I servizi di mobilità portuale e di navetta rientrerebbero nelle attribuzioni dell’Autorità portuale, ma i provvedimenti gravati, pur affermando di volere ottemperare alle suddette prescrizioni dell’ART, avrebbero in realtà posto una nuova disciplina del servizio di navettamento, confermando una non consentita esclusiva a favore di Port Mobility e permettendo che quest’ultima procedesse, ad un affidamento diretto del servizio ad altro operatore, ai sensi dell’art. 63 del D.lgs. n. 50/2016, pur in assenza dei requisiti richiesti da detta norma; inoltre, i medesimi atti avrebbero confermato l’applicazione delle tariffe vigenti, già dichiarate inique dall’ART.

2) *Violazione degli articoli 2, 3 e 10 della Legge regionale 16 luglio 1998, n. 30. Violazione degli articoli 1, 2, 5, 7 e 14 della Legge regionale 26 ottobre 1993, n. 58. Violazione del Piano Generale Urbano del Traffico del Comune di Civitavecchia. Difetto di istruttoria. Difetto di motivazione. Difetto di attribuzione.*

I provvedimenti gravati avrebbero disciplinato una materia –quella del trasporto pubblico locale di linea con orari e percorsi predefiniti in ambito comunale- che ricadrebbe nelle competenze del Comune di Civitavecchia, e dunque sarebbero viziati di nullità per difetto di attribuzione ai sensi delle norme in rubrica e dell'art. 21 septies della legge n. 241 del 1990.

*3) Violazione dell'articolo 2 della Legge 4 aprile 1977, n. 135. Violazione dell'articolo 2 del Regio decreto legge 23 novembre 1936 (convertito in legge 30 dicembre 1937, n. 2650). Violazione degli articoli 32 e 33 del Decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79 (Codice del Turismo). Violazione dell'articolo 41 della Costituzione e del principio di libertà d'impresa. Difetto di istruttoria. Irragionevolezza.*

Gli atti gravati, specie laddove recano il divieto di trasporto passeggeri a mezzi diversi da quelli di Port Mobility, violerebbe la libertà d'impresa della ricorrente, che, ai sensi dell'art. 2 della Legge 4 aprile 1977, n. 135 (Disciplina della professione di raccomandatario marittimo), svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, nonché operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, nonché attività di agenzia di viaggio e tour operator, che esercita attività di produzione, organizzazione di prestazione turistica a servizio dei clienti, attraverso attività di trasporto terrestre, che comprende prestazioni e servizi aggiuntivi rispetto a quelli strettamente necessari al trasporto, tra cui gite ed escursioni ai sensi dall'art. 2 del R.D.L. n. 2523 del 1936 e dagli articoli 32 e 33 del D.Lgs. n. 79 del 2011 (Codice del turismo).

Sarebbe, poi, non proporzionata ed irragionevole la prescrizione, contenuta negli atti gravati, di accreditamento degli operatori 96 ore prima lo svolgimento del servizio, ossia in assenza di qualsiasi contezza sul reale numero di passeggeri partecipanti alle iniziative.

5. –La ricorrente, infine ha svolto una domanda di risarcimento dei danni,

in misura da quantificarsi in corso di giudizio, che le sarebbero derivati per effetto degli atti gravati, sia a causa “di una tariffazione iniqua da parte del concessionario Port Mobility (...) e dall’altro uno sviamento della clientela, dovuto al servizio di navettamento insufficiente ed all’impossibilità di ricorrere a mezzi privati alternativi di trasporto per l’adempimento delle obbligazioni assunte con la vendita dei pacchetti turistici – esponendo peraltro MEDOV alle sanzioni previste dagli articoli 1164 e 1174 cod. nav. e alla perdita dell’autorizzazione a svolgere la propria attività nel porto –”.

6. – Ha svolto intervento *ad adiuvandum* il Comune di Civitavecchia, peraltro evidenziando di avere proposto contro gli atti in epigrafe autonomo ricorso a questo TAR, recante il n. 6904\2018 r.g.

Si sono costituite in giudizio Port Mobility s.p.a. e l’Autorità di sistema, che hanno eccepito l’infondatezza nel merito del gravame; l’Amministrazione ha altresì eccepito il difetto di legittimazione a ricorrere in capo a Medov e l’inammissibilità dell’intervento *ad adiuvandum* del Comune.

7. Con ordinanza n. 4468\2018 il Collegio ha fissato la pubblica udienza di trattazione del ricorso ex art. 55 comma X c.p.a., disponendo come segue:

*“Ritenuto che, ai sensi dell’art.55 comma 10 c.p.a, le esigenze cautelari della ricorrente possano essere tutelate attraverso una sollecita trattazione nel merito, la cui udienza viene fin da ora fissata come da dispositivo; Rilevato tuttavia, ad un sommario esame degli atti e delle deduzioni di causa, anche sulla base di quanto rappresentato dal patrono della ricorrente e del Comune di Civitavecchia nel corso della camera di consiglio, che sussiste la necessità che l’Autorità di sistema avvii medio tempore “la procedura ad evidenza pubblica finalizzata alla aggiudicazione del servizio di navettamento”, come stabilito dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti con deliberazione n. 131 del 31 ottobre 2017; Ritenuto, altresì, che la medesima Autorità debba adottare ogni utile e opportuna determinazione atta a mitigare i disagi rappresentati dalla società istante, al fine di assicurare un più efficace servizio di trasporto dei passeggeri della navi da crociera*

*dalle banchine di ormeggio verso Largo della Pace, se del caso agevolando la procedura di accreditamento dei vettori privati che convergono presso il suddetto nodo di scambio, tenendo conto di quanto dedotto dalla difesa del Comune di Civitavecchia in ordine alla interferenza del quadro regolatorio introdotto dalle ordinanze impugnate con la disciplina del trasporto pubblico locale; P.Q.M. Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Terza), visto l'art. 55, comma 10, c.p.a, dispone nei termini di cui in motivazione, rinvia per la trattazione del merito alla pubblica udienza del 3 aprile 2019. Compensa tra le parti le spese della presente fase.”.*

8. – La suddetta ordinanza cautelare non è stata eseguita dall’Autorità.

9. - Dopo lo scambio di memorie ex art. 73 c.p.a., il ricorso è stato posto in decisione alla pubblica udienza del 3 aprile 2019.

## DIRITTO

1. – In via preliminare deve essere delibata l’eccezione di inammissibilità per difetto di interesse a ricorrere svolta dall’Autorità resistente, per la quale Medov non potrebbe trarre utilità alcuna da un eventuale accoglimento del gravame.

L’eccezione va respinta, in quanto la ricorrente –non contrastata sul punto- ha affermato di esercitare, secondo il proprio oggetto sociale, dall’interno dell’area portuale di Civitavecchia ed in favore dei passeggeri delle navi che ivi transitano, “attività di produzione, organizzazione di prestazione turistica a servizio dei clienti, attraverso attività di trasporto terrestre, che comprende prestazioni e servizi aggiuntivi rispetto a quelli strettamente necessari al trasporto, tra cui gite ed escursioni, così come definite dall’art. 2 del R.D.L. n. 2523 del 1936 e dagli articoli 32 e 33 del D.Lgs. n. 79 del 2011 (Codice del turismo)”.

I provvedimenti gravati, nella sostanza, inibiscono –come è parimenti incontestato- a soggetti diversi da Port Mobility la possibilità di prelevare e rilasciare passeggeri da e per l’area portuale mediante mezzi su gomma

adibiti a servizio pubblico: ciò comporta un sostanziale impedimento a operare per chi svolga, attestato nel porto, l'attività di competenza di Medov, come sopra declinata.

Ne deriva che, in astratto, la declaratoria di nullità o l'annullamento dei provvedimenti impugnati avrebbero l'effetto pratico, per la ricorrente, di rimuovere una evidente limitazione alla sua attività imprenditoriale: di qui l'interesse a ricorrere in capo a Medov.

2. – Va invece accolta l'altra eccezione preliminare di rito svolta dall'Autorità, relativa all'inammissibilità dell'intervento *ad adiuvandum* del Comune di Civitavecchia.

L'Amministrazione comunale, invero, ha evidente posizione differenziata e qualificata ad impugnare in via autonoma i provvedimenti in epigrafe, nella misura in cui essi –come prospettato dal medesimo atto di intervento– comportano sia una “lesione di interessi propri, a tutela dei quali è stato già proposto autonomo ricorso”, sia la lesione di interessi dei quali il Comune è portatore in quanto “ente esponenziale della “propria comunità, [di cui] ne cura gli interessi e ne promuove lo sviluppo”.

Gli interessi propri cui fa cenno l'Amministrazione comunale, in particolare, possono essere agevolmente individuati in specifici poteri attribuiti al Comune, quali quello di regolare il traffico veicolare sul proprio territorio e quello di istituire sul medesimo pubblici servizi di linea, di cui all'art. 3 comma II della legge regionale n. 30\1998.

Ne segue l'inammissibilità dell'intervento *ad adiuvandum*, in quanto svolto da soggetto ex se legittimato a proporre direttamente il ricorso giurisdizionale in via principale (e che nel caso di specie ha effettivamente proposto autonomo ricorso), che non fa valere un mero interesse di fatto, bensì un interesse personale all'impugnazione di provvedimenti immediatamente lesivi, che deve essere azionato mediante proposizione di

ricorso principale nei prescritti termini decadenziali (Cons. Stato, sez. V, n. 6578\2018).

3. – Nel merito è fondato, e va accolto –con valore preliminare ed assorbente sulle restanti censure- il secondo motivo, con il quale Medov lamenta che l’Autorità abbia esercitato poteri che la legge non le attribuisce, quali quello di disciplinare un servizio di linea comunale.

Il motivo tende alla declaratoria di nullità degli atti gravati, ai sensi dell’art. 21 septies primo comma della legge n. 241 del 1990.

Occorre premettere che l’art. 5 del decreto legislativo n. 422 del 1997 ha disposto che siano conferiti alle regioni e agli enti locali, con le modalità di cui agli articoli 6 e seguenti, tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale “in atto esercitati da qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrale o periferica, anche tramite enti o altri soggetti pubblici, tranne quelli espressamente mantenuti allo Stato dall’articolo 4 del medesimo decreto” (servizi tranfrontalieri ed in materia di sicurezza, qui non rilevanti).

Inoltre, l’art. 2 della legge regionale del Lazio n. 30 del 1998 prevede che “Il trasporto pubblico locale costituisce l’insieme dei sistemi di mobilità di persone, terrestri, marittimi, lacuali, fluviali ed aerei, che operano in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad offerta indifferenziata, anche se i passeggeri costituiscono una particolare categoria di utenti, nell’ambito del territorio regionale”, e che esso ricomprende, tra gli altri, anche i servizi su strada, che, per il successivo comma IV, “sono quelli svolti con linee automobilistiche, nonché con sistemi ad impianto fisso ed a guida vincolata.”.

Il successivo articolo 3 prevede, poi, per quanto qui interessa, che “Sono servizi di linea comunali: a) i servizi svolti nell’ambito del territorio di un comune, caratterizzati da una frequenza medio-alta di corse, in presenza di

una sostanziale continuità di insediamenti urbani; b) i servizi di cui alla lettera a) che collegano il centro urbano con lo scalo ferroviario, con l'aeroporto o con il porto, situati anche nel territorio di comuni limitrofi”.

L'art. 10 della citata legge regionale enumera le funzioni dei Comuni in relazione (anche) ai servizi di linea di loro competenza, tra cui spiccano l'adozione dei piani urbani del traffico, al fine di assicurare un adeguato livello di mobilità nell'ambito del territorio comunale; l'individuazione delle unità di rete, della rete e del livello dei servizi minimi comunali nei limiti delle risorse finanziarie assegnate; l'affidamento dei servizi di competenza; l'individuazione delle tariffe relative ai servizi in questione; la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo.

4. - Tanto premesso sul piano normativo, osserva il Collegio che:

- con Decreto n. 94 del 6 aprile 2018, l'Autorità di sistema resistente ha istituito alcune tratte di collegamento denominate rispettivamente A2 e B2, che conducono dai terminali crocieristici del porto alla stazione ferroviaria di Civitavecchia, nonché altre linee, denominate rispettivamente A1, A3 e B3, riservate, rispettivamente, a coloro che dal porto desiderano raggiungere l'accesso pedonale verso il centro cittadino, nonché (la A3 e la B3) ai crocieristi che intendono raggiungere il nodo di scambio di Largo della Pace;

- con Ordinanza n. 14 del 4 aprile 2018 è stato istituito il servizio di navettamento dei passeggeri crocieristi in imbarco, sbarco e transito nel Porto di Civitavecchia da e verso il nodo di scambio di Largo della Pace “o altro sito all'uopo individuato”;

- con Ordinanza n. 15 del 5 aprile 2018, l'Autorità ha disposto, con decorrenza dal 10 aprile 2018, la riapertura al pubblico transito dell'area demaniale marittima di Largo della Pace.

La planimetria allegata al ricorso, rubricata al n. 5 della produzione di parte ricorrente, attesta che l'area denominata "Largo della Pace" si trova al di fuori della delimitazione della zona portuale.

In definitiva, sia le due ordinanze impugnate, che il decreto n. 94\2018 sono volte a disciplinare tragitti di linea, regolarmente svolti, che dall'interno del porto di Civitavecchia conduce a porzioni del territorio comunale ubicate al di fuori dell'area portuale.

Pertanto, i provvedimenti impugnati hanno l'effetto di istituire un servizio che riveste le caratteristiche del trasporto pubblico di linea comunale, come delimitate dagli articoli 2 e 3 della legge regionale n. 30\1998, in quanto si tratta di collegamenti fra il centro urbano ed il porto, svolti in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad offerta indifferenziata, anche se i passeggeri costituiscono una particolare categoria di utenti (i passeggeri delle navi).

5. – A fronte del contenuto dei tre provvedimenti impugnati, non ha rilievo, ai fini della legittimità degli stessi, che, secondo le difese delle resistenti, la convenzione tra Autorità e Port Mobility del 26 maggio 2005 attribuisse a quest'ultima l'esercizio di servizi ricompresi entro i limiti territoriali dell'area portuale e rispettosi delle competenze dettate dalla l. 84/1994 e dal decreto ministeriale 14.11.1994.

Gli atti gravati, infatti, per esorbitare dall'ambito di attribuzioni della concedente (e, di conseguenza, della concessionaria), si configurano, in realtà, violativi (anche) della convenzione citata.

D'altronde, l'art. 6 della legge n. 84 del 1994 risulta chiaro nel delimitare le competenze delle Autorità di sistema portuale, sia sotto il profilo strettamente territoriale che sotto quello funzionale, alla sola area del porto. Ciò è attestato, ad esempio, dalle disposizioni per cui tali Enti esercitano attività di "indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione,

promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali”; svolgono la “manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale”; hanno l'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.

Sotto il profilo strettamente funzionale, nei rapporti con gli altri Enti pubblici dotati di competenze sulle medesime aree (quali, ad esempio, proprio i Comuni nel cui territorio ricade il porto) esse non hanno posizione escludente le competenze di tali diverse Amministrazioni neppure nello stretto ambito territoriale portuale (e dunque, a maggior ragione, ove i servizi si svolgano in parte al di fuori di tale ambito), in quanto devono limitarsi al “coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale”, nonché ad operare “promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali”.

6. – Ne segue il difetto assoluto di competenza che affligge le ordinanze numeri 14 e 15 del 2018 e il decreto presidenziale n. 94 del 2018, con la conseguente pronunzia della relativa nullità ai sensi dell'art. 21 septies comma I della legge n. 241 del 1990.

Tale radicale vizio ha valore assorbente degli altri denunciati in ricorso.

7. – Le spese seguono la soccombenza e si liquidano come da dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Terza), accoglie il ricorso in epigrafe come da motivazione.

Condanna le resistenti in solido al pagamento delle spese di lite in favore della ricorrente, che forfetariamente liquida in complessivi euro 5.000,00 (cinquemila\00) oltre IVA, CPA, contributo unificato.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 3 aprile 2019 con l'intervento dei magistrati:

Vincenzo Blanda, Presidente

Achille Sinatra, Consigliere, Estensore

Claudio Vallorani, Primo Referendario

**L'ESTENSORE**

**Achille Sinatra**

**IL PRESIDENTE**

**Vincenzo Blanda**

**IL SEGRETARIO**