



## ORDINANZA n. 18 del 27/12/2019

**OGGETTO:** Determinazioni dei diritti portuali per il traffico passeggeri e veicoli nell'ambito dei porti facenti parte dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale.

Il sottoscritto Prof. Ugo PATRONI GRIFFI, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale, nominato con Decreto n.128 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 5 aprile 2017,

**VISTA** la legge 28 gennaio 1994 e ss.mm.ii. concernente il riordino della legislazione in materia portuale, che attribuisce alle Autorità di Sistema portuale, oltre ai compiti di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale anche quelli di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale;

**VISTO** il Piano Operativo Triennale 2017-2019 approvato dal Comitato di Gestione di questa AdSP nella seduta del 25/10/2017 nel quale è prevista la realizzazione di numerosi interventi di carattere infrastrutturale e di fornitura servizi finalizzati al miglioramento complessivo delle capacità ricettive dei porti facenti parte del Sistema in relazione, in particolare, al traffico passeggeri;

**CONSIDERATO** che l'Autorità di Sistema portuale, oltre ai servizi di interesse generale forniti a titolo oneroso all'utenza portuale (raccolta rifiuti prodotti dalle navi; servizio di rifornimento idrico alle navi, etc.), retribuiti a mezzo riscossione di apposite tariffe da parte dei concessionari dei citati servizi, rende altresì una serie di ulteriori attività a favore dell'utenza portuale i cui oneri sono sopportati direttamente dall'Ente, trattandosi di servizi ed attività aventi carattere di indivisibilità e fruizione generalizzata (compreso quello relativo alla security portuale), in ossequio all'art. 6 della L. 84/94;

**VISTO** l'art 6, comma 8 della legge n. 84 del 1994 e s.m.i. che prevede l'applicabilità alle Autorità di Sistema portuale delle disposizioni attuative dell'art. 2 della legge 31.12.2009 n. 196 in tema di armonizzazione dei sistemi contabili di cui al decreto legislativo 31.05.2011, n. 91, in particolare relativamente all'obbligo di conformare i propri ordinamenti finanziari e contabili generali ai principi contabili riportati nell'allegato 1 del citato decreto, tra i quali quelli di veridicità, chiarezza, comprensibilità e trasparenza;

**CONSIDERATO** che, come ribadito dalla Comunicazione del 3 ottobre 2012 della Commissione Europea, l'attrattiva del trasporto marittimo dipende dalla disponibilità, efficienza ed affidabilità dei servizi portuali nonchè dalla necessità di affrontare aspetti



relativi alla trasparenza dei finanziamenti pubblici e dei diritti portuali (...omissis...);

**PRESO ATTO** che, ai sensi dei consolidati principi comunitari, i gestori di infrastrutture, nel determinare l'ammontare dei diritti da porre a carico dell'utenza, debbono informare tale azione unicamente al fine di recuperare i relativi costi, la cui determinazione deve essere improntata ai criteri di trasparenza economica;

**CONSIDERATO** che uno dei tre punti su cui verte la Proposta di Regolamento UE sui porti europei, diffusa dalla Commissione il 4 aprile 2013, riguarda proprio la "trasparenza finanziaria" attraverso cui il legislatore europeo, basandosi sul principio di trasparenza tra risorse pubbliche ed investimenti nei porti, stabilisce il principio secondo cui i "diritti portuali" dovrebbero essere fissati dalle Autorità portuali in piena autonomia e tali da essere sufficienti a finanziare tutti i servizi portuali;

**VISTO** il Regolamento UE n. 352 del 15 febbraio 2017 che istituisce un "*quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti*", con particolare riferimento al punto 12) del "considerando" allorquando viene indicato che il Regolamento non impone limitazioni all'Ente gestore del porto nel predisporre il proprio sistema di tariffazione, purchè i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale pagati dagli operatori di navi o dai proprietari dei carichi siano trasparenti, chiaramente identificabili e non discriminatori, e contribuiscano alla manutenzione e allo sviluppo dell'infrastruttura e degli impianti di servizio e alla prestazione dei servizi necessari a compiere o facilitare le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale e nelle vie navigabili che danno accesso ai porti;

**RILEVATO** che, ai sensi del punto 47 del "considerando" del sopra citato Regolamento UE n. 352/2017, per essere efficienti, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale di ciascun porto dovrebbero essere fissati in modo trasparente coerentemente con la strategia commerciale e con i piani di investimento del porto e, ove pertinente, con i requisiti generali stabiliti nell'ambito della politica portuale generale dello Stato membro interessato;

**PRESO ATTO** che lo stesso legislatore comunitario riconosce la possibilità di consentire la variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale al fine, da un lato, di promuovere il trasporto marittimo a corto raggio e, dall'altro, di attrarre navi che presentano una efficienza ambientale, un'efficienza energetica o un'efficienza di emissioni di carbonio superiore alla media;

**TENUTO CONTO** altresì che, ai sensi del punto 52 del "considerando" del Reg. UE n. 352/2017, è necessario garantire che gli utenti dei porti e le altre parti interessate siano consultati in merito agli aspetti essenziali relativi a un sano sviluppo del porto, delle relative politiche di tariffazione;

**RILEVATO** che l'adozione del provvedimento, con particolare riferimento agli oneri di manutenzione degli scali marittimi del Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, alla fornitura dei servizi indivisibili per garantire il funzionamento degli stessi porti (servizi ai passeggeri, security, fornitura energia elettrica, illuminazione, pulizia e raccolta rifiuti,





servizi ai passeggeri, viabilità e assistenza, disponibilità dell'accesso per via navigabile al porto interessato, fruizione delle infrastrutture e delle strutture in genere), non possa che trovare le proprie motivazioni giustificative negli oneri che l'Ente sostiene per la fornitura dei predetti servizi e per l'assunzione a proprio carico di tutte le relative attività amministrative e di gestione del traffico portuale, dovendone garantire la sostenibilità finanziaria in attuazione dei richiamati principi comunitari;

**VISTO** l'art. 1, comma 984, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 con cui è previsto che le Autorità portuali (oggi di Sistema portuale) sono autorizzate all'applicazione di un'addizionale su tasse, canoni e diritti per l'espletamento dei compiti di vigilanza e per la fornitura del servizio di sicurezza previsti nei piani di sicurezza portuali;

**CONSIDERATO** che, al fine di garantire la effettiva trasparenza del procedimento di determinazione dei nuovi diritti portuali da applicare nei porti facenti parte della circoscrizione di questa AdSP, non si possa che assumere quale caposaldo di valutazione il complesso dei costi sostenuti e da sostenersi dall'Ente in attuazione dei programmi di sviluppo delle medesime infrastrutture portuali;

**CONSIDERATO** inoltre che i predetti diritti portuali, comprensivi anche del diritto di uso delle infrastrutture, devono essere stabiliti rispettando i principi della trasparenza, della obiettività e della non discriminazione oltre che essere proporzionati al costo del servizio fornito;

**RILEVATO** che, peraltro, i servizi di interesse generale, non essendo servizi fondati su meccanismi di prezzo a consumo per il concreto uso da parte di ogni singolo fruitore, non consentono di predeterminare i rispettivi prelievi secondo criteri legali, se non in base a scelta discrezionale legata ai costi effettivi sopportati per l'approntamento del particolare servizio di interesse pubblico a favore della generalità di utenti (cfr. Consiglio di Stato sent. 586/2014);

**RILEVATO** che il presente provvedimento è destinato alla individuazione dei diritti portuali, comprensivi dei cd. diritti d'uso delle infrastrutture, da porre a carico del traffico passeggeri (traghetti e navi da crociera) oltre che di quello ro-ro;

**CONSIDERATO** inoltre che, come evidenziato dalla sopra richiamata sentenza n. 586/2014 del C.d.S., è legittimo l'addebito dell'onere di esazione dei diritti portuali (imputabili al traffico passeggeri e veicoli) alla Compagnie di Navigazione, sulla scorta dell'argomentazione che tale obbligazione incombe alle predette Compagnie nella loro qualità di gestori (vettori o noleggiatori) dei servizi marittimi (direttamente o tramite i propri raccomandatori marittimi), alla stregua dello speciale vincolo intercorrente tra l'armatore e l'utente nelle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri e veicoli, come delineato dalla disciplina generale sulla professione di raccomandatorio marittimo di cui alla legge n. 135 del 1977, che contempla la corresponsabilità per l'adempimento delle obbligazioni assunte suo tramite (del raccomandatorio) in occasione dell'approdo della nave, in cui la rappresentanza sostanziale costituisce nella specie un elemento naturale del rapporto di viaggio;

**RILEVATO** che, per alcuni porti facenti parte del Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, i diritti portuali stabiliti in precedenza dalle sopresse Autorità





portuali di Bari, Brindisi e Manfredonia, non sono in grado di garantirne, in alcuni casi in maniera molto evidente, la sostenibilità finanziaria in relazione agli oneri che gravano sul bilancio dell'Ente oltre che per quanto concerne la tipologia e quantità dei servizi resi;

**VISTA** la relazione tecnico-finanziaria elaborata dai Dirigenti dei Dipartimenti Economico-Finanziario e di quelli di Esercizio dei porti di Bari, Barletta e Manfredonia e di Brindisi e Monopoli in data 18/2/2019 nella quale sono esplicitati tutti i costi sostenuti e da sostenersi dall'AdSP MAM per la fornitura dei servizi nella stessa elencati e riferiti ai cinque porti del Sistema portuale;

**PRESO ATTO** del costo complessivo di ciascun servizio con specifica indicazione dell'incidenza dell'onere in relazione alle attività fornite a beneficio del traffico passeggeri;

**PRESO ATTO** che, dell'ammontare complessivo dei servizi in generale forniti dall'Ente, la percentuale direttamente connessa alla gestione del traffico navi passeggeri e ro-ro può quantificarsi nella forbice compresa tra il 40-80% dei costi predetti, come illustrato nella richiamata relazione tecnica-finanziaria, fatta eccezione per i costi di alcuni servizi afferenti nella misura del 100% al traffico *de quo* (viabilità, depositi bagagli, infopoint, trasporto bagagli);

**CONSIDERATO** che, in forza di quanto sopra, appare necessario e non più procrastinabile procedere, in prima battuta, alla rimodulazione dei diritti portuali da applicarsi ai traffici cruise, ro-pax e ro-ro che, prevalentemente beneficiano dei servizi in parola in modo tale che, nello spirito del principio europeo di "trasparenza finanziaria", le somme appostate in bilancio per i servizi da rendere alla relativa Utenza siano adeguatamente coperte, tenendo conto altresì che, nell'ambito dell'organizzazione complessiva portuale, concorrono alla suddetta copertura i diritti e i canoni rivenienti da situazioni giuridicamente disciplinate con altri istituti giuridici (canoni demaniali – canoni licenze imprese portuali – tasse erariali);

**PRESO ATTO** che la concreta determinazione dei diritti portuali deve prevedere una procedura partecipativa che coinvolga nel processo di determinazione le associazioni rappresentative degli utenti portuali, sia erogatori di servizi sia fruitori degli stessi;

**RITENUTO** che la necessità di assicurare l'adozione della suddetta procedura partecipativa possa considerarsi soddisfatta attraverso la sottoposizione del provvedimento all'esame dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, in cui sono rappresentate tutte le categorie professionali operanti in porto, nonché del Comitato di Gestione, Organo deliberante dell'Ente;

**RITENUTO** opportuno, per ragioni di contabilità finanziaria/contabile, attribuire decorrenza alla presente Ordinanza a far data dal 1° gennaio 2020;

**TENUTO CONTO** degli esiti delle riunioni tenutesi in data 15/10/2019, 16/10/2019 e 10/12/2019 con gli Operatori del settore operanti nei porti di Bari e di Brindisi;



**ACQUISITO** il parere favorevole espresso dall'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare di questa AdSP nella seduta del 18 dicembre 2019;

**ACQUISITO** il parere favorevole del Comitato di Gestione nella seduta del 19 dicembre 2019;

**VISTO** l'art. 8, comma 3, lett. h) ed n) bis della legge 84/1994;

## **ORDINA**

### **ART. 1**

#### **Individuazione dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali (diritti portuali)**

A far data dal 1° gennaio 2020, i diritti portuali di competenza di questa Autorità di Sistema Portuale, comprensivi dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali, finalizzati a garantire la fornitura dell'insieme dei servizi e attività nelle premesse meglio indicati, dettagliatamente riportati nella Relazione Tecnica-Contabile istruttoria e concernenti i porti facenti parte di questa Autorità di Sistema portuale, sono stabiliti come appresso:

#### **PORTO DI BARI**

Porto di Bari	2020	2021	2022
passaggero imb./sba in trans. da/per navi traghetto, ro-ro, catamarani	2,40	2,40	2,40
passaggeri in transito di navi da crociera	1,10	1,10	1,10
passaggeri imb./sba. su/da nave da crociera	2,90	2,90	2,90
auto, roulotte, rimorchio auto, minibus, camper. imb./sba.	1,50	2,00	2,20
bus, motrice, camion c/rimorchio, autoarticolato, semirimorchio, furgone imb./sba	4,50	4,50	4,50
motoveicolo imb./sba da/su navi traghetto e ro-ro	1,50	1,50	1,50

Gli aumenti programmati a far data dal 1° gennaio 2022 per il porto di Bari sono subordinati alla realizzazione delle nuove postazioni di check-in ubicate sull'area attrezzata di Marisabella.

Restano ferme e confermate:

- le tariffe direttamente spettanti e riscosse dal concessionario per la "gestione delle stazioni marittime del porto di Bari e dei servizi di supporto ai passeggeri" nelle misure stabilite all'art. 2 dell'Ordinanza n. 1/2015;
- i diritti e la relativa disciplina applicativa stabiliti con l'Ordinanza n.3/2014 del Presidente della soppressa Autorità Portuale di Bari per l'accesso in porto di veicoli





## **PORTO DI BRINDISI**

Porto di Brindisi	2020	2021	2022
passaggero imb./sba in trans. da/per navi traghetto, ro-ro, catamarani	1,00	1,90	2,40
passaggeri in transito di navi da crociera	0,70	1,00	1,10
passaggeri imb./sba. su/da nave da crociera	1,50	2,00	2,50
auto, roulotte, rimorchio auto, minibus, camper. imb./sba.	0,80	1,80	2,20
bus, motrice, camion c/rimorchio, autoarticolato, semirimorchio, furgone imb./sba	2,00	2,60	3,00
motoveicolo imb./sba da/su navi traghetto e ro-ro	0,80	1,00	1,10

Gli aumenti programmati a far data dal 1° gennaio 2022 per il porto di Brindisi sono subordinati alla attivazione della stazione marittima.

## **PORTI DI MANFREDONIA, BARLETTA E MONOPOLI**

Porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli	2020	2021	2022
passaggero imb./sba in trans. da/per navi traghetto, ro-ro, catamarani	1,00	1,50	1,50
passaggeri in transito di navi da crociera	0,70	1,00	1,00
passaggeri imb./sba. su/da nave da crociera	1,50	1,50	1,50
auto, roulotte, rimorchio auto, minibus, camper. imb./sba.	0,80	1,80	2,00
bus, motrice, camion c/rimorchio, autoarticolato, semirimorchio, furgone imb./sba	2,00	2,10	2,20
motoveicolo imb./sba da/su navi traghetto e ro-ro	0,80	1,00	1,00

Tutti gli importi dei diritti come sopra stabiliti saranno oggetto, a far data dal 1° gennaio 2023, di adeguamento in base all'incremento degli indici Istat per i beni di consumo delle famiglie di impiegati ed operai, nella misura del 75% della variazione risultante.

### **ART. 2**

#### **Soggetti passivi**

Gli importi dovuti all'AdSP MAM, in applicazione della presente Ordinanza, devono essere versati dall'armatore del vettore marittimo, anche per il tramite dell'agenzia di raccomandazione marittima, entro 20 (venti) giorni dalla emissione del relativo documento contabile, presso la Tesoreria dell'AdSP MAM – Banca Popolare di Bari – Filiale di Bari – IBAN IT 24 N 05424 04297 000000000561. Oltre il predetto termine, ferme restando le azioni di riscossione coattiva previste dalla legge, saranno applicati gli interessi di mora in misura pari a quella stabilita per le "transazioni commerciali" ex d.lgs 231/2002, oltre al rimborso delle eventuali spese sostenute dall'AdSP per i costi di recupero delle somme non tempestivamente corrisposte.

Nel caso di mancato versamento rispetto al termine sopra indicato e trascorsi ulteriori 10 giorni solari consecutivi dalla data dell'unico sollecito che l'Ente emanerà al riguardo, alla nave e/o alle navi della compagnia di navigazione inadempiente, oltre alla escussione della garanzia di cui al successivo articolo 3, potrà essere negato l'uso dell'infrastruttura portuale con provvedimento motivato del Presidente dell'AdSP MAM.



## **ART. 3**

### **Garanzie**

L'Autorità di Sistema portuale, per le navi per le quali sia intervenuto il provvedimento di riconoscimento della linea ovvero che intendano scalare uno o più porti del Sistema per almeno 30 approdi nel corso dell'anno solare di riferimento, al fine di essere meglio garantita circa l'esatto e puntuale adempimento delle obbligazioni previste dal presente provvedimento, impone in capo a ciascuno armatore – anche tramite il proprio rappresentante ai sensi della legge n. 135/1977 - l'obbligo di prestare idonea garanzia patrimoniale rappresentata, preferibilmente, da deposito cauzionale ovvero da polizza fideiussoria esclusivamente per il tramite degli istituti autorizzati all'esercizio delle attività assicurative, ramo cauzioni, di cui all'elenco ISVAP ovvero all'elenco della Banca d'Italia per gli istituti di credito a tanto autorizzati, in favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, recante la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale ed escutibile a semplice richiesta dell'Ente. A tal fine il deposito cauzionale ovvero la polizza fideiussoria a garanzia dell'esatto e puntuale adempimento del pagamento degli oneri scaturenti dalla presente Ordinanza dovrà essere prodotto in occasione del deposito del programma degli accosti. L'importo della garanzia è quantificato in Euro 50.000,00 (cinquantamila).

## **ART. 4**

### **Agevolazioni**

**4.1.** Le Compagnie di Navigazione che – tramite i propri rappresentanti ex legge n. 135/1977 ovvero direttamente – propongano e sottoscrivano con questa AdSP MAM uno specifico Protocollo operativo e gestionale che possa garantire il conseguimento di benefici di natura ambientale in misura superiore a quelli derivanti dall'applicazione delle vigenti normative in materia di emissione durante la navigazione e soprattutto durante le fasi di sosta nei porti di questo Sistema portuale di navi gestite dalle medesime Compagnie operanti nei porti compresi nella circoscrizione di competenza dell'AdSP MAM, avranno diritto ad una riduzione degli importi dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali pari al 2% per tutta la durata del Protocollo medesimo.

Le Compagnie di navigazione in possesso delle Certificazioni EMAS III, in corso di validità, saranno ammesse al regime delle presenti agevolazioni a condizione che in relazione all'istanza di ammissione allo stesso, sottopongano la/le nave/i interessate a visita specifica dell'Ente di Certificazione EMAS, trasmettendone in allegato all'ADSP MAM il relativo certificato.

Per le Compagnie di navigazione non in possesso delle sopra citate certificazioni EMAS III è possibile proporre analogo Protocollo che, a cura dell'AdSP MAM, ma con oneri a carico della medesima Compagnia di navigazione, sarà sottoposto al vaglio delle PP.AA. competenti in materia ambientale (ARPA Puglia) e di un Ente di certificazione scelto tra quelli autorizzati ad operare nel territorio dell'Unione Europea.

I Protocolli dovranno essere elaborati e proposti entro il 30 giugno dell'anno precedente a quello per cui l'agevolazione è richiesta e potranno avere una durata non





superiore ad anni 3 (tre), salvo rinnovo e/o aggiornamento.

La presente riduzione troverà applicazione solo per le navi della compagnia inserite nel Protocollo.

**4.2.** Ulteriore riduzione, cumulabile con quella precedente, è prevista per le Compagnie di Navigazione in base ai volumi di traffico sviluppati in ciascuno dei porti dell'AdSP, al superamento delle soglie e con le percentuali di cui al seguente prospetto:

Passeggeri

- 5% dei diritti portuali passeggeri se il totale crocieristi in transito, imb./sba. > 100.000;
- 8% dei diritti portuali passeggeri se il totale crocieristi in transito, imb./sba.  $\geq$  150.000;
- 10% dei diritti portuali passeggeri se il totale crocieristi in transito, imb./sba.  $\geq$  200.000;
  
- 5% dei diritti portuali passeggeri se il totale pax navi traghetto, imb./sba. > 100.000;
- 8% dei diritti portuali passeggeri se il totale pax navi traghetto, imb./sba.  $\geq$  150.000;
- 10% dei diritti portuali passeggeri se il totale pax navi traghetto, imb./sba.  $\geq$  200.000.

Veicoli pesanti (camion e semirimorchi)

- 15% dei diritti portuali per veicoli pesanti imb./sba. > 3.000;

La presente scontistica si applica ai volumi sviluppati in ciascun dei porti dell'AdSP e pertanto, per il raggiungimento della soglia, non concorreranno i passeggeri e i veicoli pesanti imbarcati/sbarcati i più porti dell'AdSP MAM.

## ART. 5

### Modalità di comunicazione dati

Al fine di consentire all'Autorità di Sistema portuale la liquidazione dei diritti dovuti, le agenzie raccomandatarie marittime, salvo che le stesse non procedano con puntualità e precisione alla comunicazione dei dati secondo le procedure di acquisizione dati di cui all'Ordinanza n. 15 del 21.12.2017 (modelli STAT), sono tenute alla puntuale compilazione del modello fac simile /1, allegato alla presente ordinanza, di cui fa parte integrante, che dovrà essere poi inoltrato esclusivamente a mezzo pec al seguente indirizzo: [protocollo@pec.adspmam.it](mailto:protocollo@pec.adspmam.it) entro e non oltre 48 ore dalla partenza della nave rappresentata.

Il modello Fac simile/1 potrà essere scaricato direttamente dal portale web al seguente indirizzo : [www.adspmam.it](http://www.adspmam.it).





## ART. 6

### Disposizioni finali

E' fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare la presente Ordinanza, la cui violazione sarà perseguita ai sensi degli artt. 1164 e ss. gg. del Codice della Navigazione.

La presente ordinanza, che entra in vigore il giorno della sua pubblicazione sull'Albo pretorio di questa AdSP, verrà pubblicizzata tramite inserimento sul sito web di questa AdSP, nonché trasmessa alle Capitanerie di Porto dei porti di competenza oltre che ai Comuni interessati.

Con la entrata in vigore della presente Ordinanza, devono intendersi abrogati tutti i provvedimenti in materia precedentemente emanati dalle sopresse Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Manfredonia.

Bari, lì

Il Presidente  
Prof. Avv. Ugo PATRONI GRIFFI



## MODELLO FAC SIMILE/1 DI COMUNICAZIONE DATI

All' **Autorità di Sistema portuale del  
mare Adriatico meridionale**  
Pec: [protocollo@pec.adspmam.it](mailto:protocollo@pec.adspmam.it)  
**BARI**

**OGGETTO:** Ordinanza n. \_\_\_\_/2019. Comunicazione per la quantificazione dei diritti portuali e di uso delle infrastrutture portuali in relazione all'approdo in data \_\_\_\_\_ nel porto di \_\_\_\_\_ della m/n \_\_\_\_\_, bandiera \_\_\_\_\_, n. IMO \_\_\_\_\_.

Il/La sottoscritto/a \_\_\_\_\_, con sede in \_\_\_\_\_ alla Via \_\_\_\_\_, Part. IVA/Cod. Fisc. \_\_\_\_\_, nella propria qualità di Agente marittimo raccomandatario, iscritto nell'elenco tenuto dalla competente Camera di Commercio I.A.A., in rappresentanza dell'armatore \_\_\_\_\_, avente sede in \_\_\_\_\_, alla Via \_\_\_\_\_, Città \_\_\_\_\_, email: \_\_\_\_\_, consapevole delle responsabilità discendenti in caso di false dichiarazioni, comunica che in occasione dell'approdo nel porto di \_\_\_\_\_ della M/n traghetto/ro-ro/da crociera (cancellare le voci non pertinenti) \_\_\_\_\_, avvenuto in data \_\_\_\_\_, la stessa nave è stata interessata da:

### **PER NAVI TRAGHETTO/RO-RO E CATAMARANI**

#### **SBARCHI:**

- a) Passeggeri: n. \_\_\_\_\_
- b) Auto, roulotte, rimorchio auto, minibus, camper: n. \_\_\_\_\_
- c) Bus, motrice, camion c/rimorchio, autoarticolato, semirimorchio, furgone: n. \_\_\_\_\_
- d) Motoveicoli: n. \_\_\_\_\_

#### **IMBARCHI:**

- a) Passeggeri: n. \_\_\_\_\_
- b) Auto, roulotte, rimorchio auto, minibus, camper: n. \_\_\_\_\_





c) Bus, motrice, camion c/rimorchio, autoarticolato, semirimorchio, furgone: n. \_\_\_\_\_

d) Motoveicoli: n. \_\_\_\_\_

**PER NAVI DA CROCIERA**

a) Passeggeri in transito: n. \_\_\_\_\_

b) Passeggeri imbarcati e/ sbarcati:  
(home port) n. \_\_\_\_\_

Data

Firma

\_\_\_\_\_