

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Concorrenza fra terminal multipurpose e container: cosa dice la sentenza del Tar Liguria favorevole a Spinelli

Nicola Capuzzo · Monday, August 17th, 2020

Lo scorso 12 agosto il Tribunale amministrativo regionale della Liguria [ha pubblicato la sentenza](#) con cui è stato respinto il ricorso promosso dal terminal Sech (tramite la Terminal Contenitori Porto di Genova Spa) contro la port authority di Genova col quale un anno fa era stato chiesto l'annullamento della concessione rinnovata al Genoa Port Terminal del gruppo Spinelli Srl.

Il terminal di Calata Sanità controllato da Gruppo Investimenti Portuali (Gip) nel ricorso sosteneva di aver constatato che Spinelli Srl “svolge prevalentemente operazioni portuali per traffici ‘full container’, sebbene il suo terminal sia compreso nell’ambito S3 caratterizzato dalla funzione ‘multipurpose’.” L’oggetto del contendere secondo il ricorrente stava “nello storno della propria clientela” perché il Genoa Port Terminal sottraeva, irregolarmente, secondo il denunciante, clienti e linee al terminal Sech.

La sentenza del Tar specifica che “il vigente piano regolatore portuale suddivide lo scalo genovese in ambiti e, per quanto di specifico interesse, include la banchina di Calata Sanità nell’ambito S6 la cui funzione caratterizzante è ‘C1 – operazioni portuali relative a contenitori’ (cosiddetta ‘full container’)” mentre “Spinelli S.r.l. opera nel vicino ambito S3 la cui funzione caratterizzante è ‘C2 – operazioni portuali relative alle merci convenzionali’ (cosiddetta ‘multipurpose’)”.

Il caso è di interesse non solo locale ma anche nazionale perché la concorrenza diretta fra terminal multipurpose e full container crea scintille fra terminalisti anche in altri scali d’Italia, in particolare ad esempio a Livorno fra Lorenzini e Treminal Darsena Toscana. Non a caso a questa problematica aveva dedicato alcune riflessioni specifiche su **SHIPPING ITALY** anche il presidente di Assiterminal, Luca Becce, parlando di superamento dell’articolo 18 comma 7 della legge 84/94 e rischi di ‘concorrenza sleale’ fra terminal merci varie e terminal container.

Nella sentenza del Tar dello scorso 12 agosto si legge: “Sostiene la ricorrente di aver constatato che Spinelli S.r.l. svolge prevalentemente operazioni portuali per traffici ‘full container’, sebbene il suo terminal sia compreso nell’ambito S3 caratterizzato dalla funzione ‘multipurpose’. Derivandone un presunto storno della propria clientela, essa aveva proposto un’istanza di accesso documentale avente ad oggetto, tra l’altro, la concessione demaniale rilasciata alla Spinelli S.r.l. L’istanza è stata accolta solo in parte dall’Autorità di Sistema Portuale che ha rilasciato copia della concessione, ma non del piano d’impresa cui essa fa rinvio. Il conseguente ricorso ex art. 116 c.p.a.

è stato accolto da questo Tribunale con la sentenza n. 233 del 18 marzo 2019. In esecuzione della sentenza, l'Autorità di Sistema Portuale ha provveduto all'ostensione del piano d'impresa allegato alla concessione. Tuttavia, ad avviso della ricorrente, tale documento non conterrebbe la specifica indicazione dei traffici che la Spinelli S.r.l. è autorizzata a svolgere nel proprio terminal, sicché la concessione rilasciata alla stessa Società dovrebbe ritenersi illegittima in quanto carente dell'oggetto o, in alternativa, perché consente prevalenti traffici 'full container', in contrasto con la destinazione impressa all'area dal piano regolatore portuale".

Per questo il Sech ha promosso quest'ultimo ricorso al Tar della Liguria sostenendo che "l'impugnata concessione sarebbe illegittima perché non indica, né direttamente né attraverso il rinvio al piano d'impresa, le operazioni portuali che possono essere effettuate nel terminal assentito", "Il piano d'investimento insito nel programma d'impresa allegato alla concessione comprende essenzialmente attrezzature e mezzi impiegabili per il servizio dei traffici 'full container', sicché la Spinelli S.r.l. deve considerarsi autorizzata a svolgere detti traffici senza limiti o, comunque, in modo prevalente, in contrasto con la destinazione funzionale dell'ambito di riferimento definita dal piano regolatore portuale" e ancora "La violazione delle rubicate disposizioni normative e delle previsioni del piano regolatore portuale comprometterebbe la concorrenza fra gli operatori portuali".

Nella sentenza del Tar, che ha respinto il ricorso del Sech, si legge che "l'interesse enunciato dalla ricorrente (evitare il preteso storno di clientela cagionato dallo svolgimento di un particolare tipo di traffici presso il terminal della controinteressata) integra una prospettazione di parte che non rileva ai fini del riparto di giurisdizione".

La sentenza spiega poi le ragioni per cui nel merito il ricorso non è fondato.

"1) Non è condivisibile la tesi, formulata con il primo motivo di gravame, secondo cui la concessione rilasciata alla Spinelli S.r.l. sarebbe illegittima perché non indica le operazioni portuali che possono essere effettuate nel terminal assentito. Infatti, l'art. 4.1 dell'atto di concessione demaniale marittima n. 28 del 12 marzo 2018 autorizza la concessionaria all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali aventi ad oggetto i traffici meglio descritti nel programma di attività allegato sub C. Tale programma (i.e. il piano d'impresa della Spinelli S.r.l.) forma, pertanto, parte integrante della concessione impugnata. Nonostante gli omissis, la semplice lettura del documento in questione rivela che è previsto, con le relative quantità, il traffico di container, rotabili e merce varia. Non è quindi possibile ritenere, alla luce di tali elementi, che la gravata concessione sia illegittima per mancata definizione dello scopo o delle attività consentite".

Per altri porti italiani appare rilevante soprattutto il seguente punto della sentenza: "2) Con il secondo motivo, la ricorrente deduce che la concessione, laddove autorizzerebbe il prevalente svolgimento di traffici 'full container', si pone in contrasto con la destinazione funzionale impressa all'ambito di riferimento dal piano regolatore portuale che, come si è già avuto modo di precisare, prevede la funzione caratterizzante 'multipurpose'. Neppure questa tesi pare condivisibile. L'area di mq 148.656 oggetto della concessione assentita alla Spinelli S.r.l., infatti, comprende solo una parte dell'ambito S3, avente un'estensione complessiva di mq 411.600, nel quale sono insediati anche altri operatori. Il rispetto della 'destinazione funzionale caratterizzante' non deve essere verificato, in conseguenza, relativamente alla singola porzione o compendio assentiti in concessione, bensì all'intero ambito nel quale essi sono inclusi. Ne consegue che, anche volendo ammettere la prevalente movimentazione di containers da parte della Spinelli S.r.l. in forza del titolo concessorio, tale circostanza non sarebbe di per sé sufficiente a dimostrare l'intervenuta

violazione delle previsioni del piano regolatore portuale, laddove il complesso delle attività insediate nello specifico ambito si caratterizzano per la prevalente movimentazione di merci convenzionali. In ogni caso, la nozione di destinazione caratterizzante pare riferibile, non alle quantità di merci movimentate, ma all'estensione dell'area destinata alla specifica funzione. Non essendo contestato che, nel caso dell'odierna controinteressata, la movimentazione di containers occupa una porzione minoritaria dell'area assentita in concessione, il motivo di ricorso si appalesa infondato anche sotto questo profilo". Dunque, secondo il Tar, più che la quantità di container movimentati da un terminal multipurpose, è importante la superficie destinata a un traffico merceologico piuttosto che ad un altro ai fini della coerenza o meno con l'oggetto della concessione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, August 17th, 2020 at 8:11 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.