

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Stazioni Marittime affila le armi (legali) contro Terminal San Giorgio a Genova

Nicola Capuzzo · Thursday, April 22nd, 2021

Com'era prevedibile la richiesta di autorizzazione presentata da Terminal San Giorgio all'Autorità di sistema portuale di Genova per movimentare anche passeggeri oltre alle merci, abbinata all'annuncio di Grimaldi che presto intende portare su quelle banchina una nuova linea passeggeri con la Sardegna ha convinto Stazioni Marittime di Genova ad affilare le armi in vista di un quasi scontato ricorso al Tar della Liguria. Edoardo Monzani, amministratore delegato del terminal traghetti genovese controllato dal Gruppo Msc (attraverso Msc Crociere e Grandi navi Veloci), a precisa richiesta in merito preferisce non rilasciare dichiarazioni ma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, per una pronta reazione sarebbe già stato preallertato un team di legali incaricati di occuparsi della materia.

Sarà eventualmente un ricorso al Tar della Liguria per impugnare il provvedimento che l'Autorità di sistema portuale, d'intesa con la Capitaneria di porto, potrebbe rilasciare al terminal controllato dal Gruppo Gavio autorizzandolo alla movimentazione (in maniera residuale) di passeggeri in imbarco e sbarco dai traghetti, oltre che di merci varie e rotabili (core business di Terminal San Giorgio).

Verrà dunque replicata la contesa legale appena andata in scena nel porto di Livorno e che ha visto di fronte Porto Livorno 2000 (partecipata di Moby e della stessa Msc) e Sintermar Darsena Toscana (Grimaldi Group e Terminal Darsena Toscana). Nello scalo toscano il Gruppo Grimaldi ha finora prevalso (in primo grado).

Nella sentenza i giudici del Tribunale amministrativo regionale di Firenze hanno scritto che "la pretesa esclusività del servizio passeggeri ha necessità di essere suffragata da riscontri esplicativi, stante la natura eccezionale che una siffatta privativa verrebbe ad avere rispetto alle regole concorrenziali con permeano anche il settore dei porti (Regolamento UE n. 352 del 2017). Tali riscontri non sono tuttavia rinvenibili nella concessione n. 116 del 2006 di cui è titolare la Porto di Livorno 2000 s.r.l.". La concessione della stazione marittima controllata da Moby "ha ad oggetto (art. 1) 'l'utilizzazione di aree demaniali marittime sitate nel porto di Livorno per una superficie complessiva di mq 70.086, comprensiva anche di manufatti e strutture' allo scopo (art. 3) 'di mantenere e gestire un terminal finalizzato al traffico di passeggeri e al traffico croceristico in transito per il porto di Livorno e servizi connessi', senza tuttavia che vi sia alcun riferimento alla pretesa esclusività del traffico passeggeri nella sua totalità anche la di fuori dell'area demaniale

indicata. Né riscontri sono rinvenibili nel Disciplinare della gara relativa alla scelta del socio di maggioranza della Porto di Livorno 2000 s.r.l.; anche in questo caso si indica (in particolare all'art. 6) il contenuto specifico della concessione del servizio di interesse generale ‘gestione della stazione marittima e servizio ai passeggeri’ (organizzazione degli spazi e della attività a favore dei passeggeri/croceristi nella stazione marittima, instradamento sottobordo dei passeggeri/croceristi, apprestamento e fornitura dei servizi ai passeggeri/croceristi quali servizio navetta, deposito bagagli, informazioni ecc.), senza tuttavia che si indichi in termini netti ed esplicativi che si è in presenza di servizio riservato in esclusiva alla società medesima”.

Secondo i giudici ne consegue che a Livorno “le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri ben possono essere svolte dall’operatore assegnatario della singola area di demanio marittimo nello svolgimento delle operazioni portuali connesse al traffico ro-ro-pax, senza che ciò violi riserva di attività alcuna. Si tratta di conclusione che è peraltro conforme al parere del MIT del 17 dicembre 2018, il quale pure pone l’accento sul rilievo che ‘in mancanza di restrizioni espresse alla concorrenza, il libero mercato si presuppone’ e giunge alla conclusione che ‘il servizio reso dalla Porto di Livorno 2000 non è obbligatorio (né potrebbe esserlo in assenza di una norma primaria che lo consenta) con la conseguenza che gli utenti sono liberi di ricorrere o meno alla prestazioni offerte da tale società’. Conclusivamente, il ricorso r.g. n. 508 del 2019 deve essere respinto”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, April 22nd, 2021 at 8:30 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.