

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Rischia di riaccendersi la guerra delle banane di Civitavecchia

Nicola Capuzzo · Monday, December 13th, 2021

La banchina 24 del porto di Civitavecchia sembra destinata a tornare a essere terreno di scontro legale

Secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, infatti, Roma Terminal Container, il concessionario del locale terminal controllato dal gruppo Msc, sarebbe intenzionato a impugnare il [regolamento recentemente varato dall'Autorità di Sistema Portuale](#) per disciplinare “l'esecuzione di operazioni e servizi portuali sul terminal merci convenzionali sulla banchina n.24” (sempre che l'iter di adozione non si interrompa prima: il provvedimento potrà infatti essere oggetto di osservazioni fino a fine mese).

L'atto è esplicitamente votato a superare, nella pendenza degli appelli in Consiglio di Stato contro le due sentenze con cui furono rigettati i relativi ricorsi di Rtc e Cfft (Civitavecchia Fruit&Forest Terminal), l'assetto provvisorio definito fra 2018 e 2019 dall'ente, da cui era scaturita la cosiddetta guerra delle banane: in estrema sintesi Rtc contestava l'autorizzazione a Cfft (un'impresa portuale ex articolo 16) a movimentare container refrigerati (di un servizio regolare operato da Maersk) su una banchina pubblica come quella in questione, mentre Cfft lamentava eccessive limitazioni. I ricorsi di entrambi gli operatori non ebbero fortuna ma, come detto, entrambi hanno adito il secondo grado della giustizia amministrativa.

La locale Autorità di Sistema Portuale ha quindi cercato di fare ordine.

Il regolamento emanato ribadisce la pubblicità dell'area (pur prevedendo in ipotesi un assentimento in concessione a fronte di un'istanza meritevole), che resta dedicata allo “svolgimento delle operazioni che hanno come oggetto le merci convenzionali”. Sono ammesse “operazioni portuali ro/ro, lo/lo, con/ro, operazioni intermodali ferro/nave e viceversa, ferro/ferro, transhipment, ship to truck e truck to ship”.

Il punto critico per Rtc, tuttavia, risiede nei primi commi dell'articolo successivo in cui si specifica che “è ammessa ogni tipologia merceologica costituita da merci alla rinfusa, sia liquide che solide ad eccezione di prodotti petroliferi ed affini o pericolosi (come per i rifiuti non pericolosi si prevede però la possibilità di deroghe, ndr)”, che “è ammessa la merce in colli (...), prodotti agroalimentari deperibili, e soprattutto che “tutte le tipologie merceologiche possono essere trasportate anche in container che non si intende tipologia merceologica ma mero dispositivo adibito alla movimentazione orizzontale e verticale della merce. È ammesso, pertanto, il deposito,

il tramacco, lo svuotamento ed il riempimento dei container sulla banchina n.24”.

Quanto basta per riaccendere la cosiddetta “guerra delle banane” nata perché il Roma Terminal Container riteneva di poter essere l’unico operatore autorizzato all’imbarco e sbarco di container nello scalo laziale.

**A.M.**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, December 13th, 2021 at 11:06 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.