

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Livorno si prepara al redde rationem della guerra delle banchine

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 25th, 2022

La notizia è che un rinvio preliminare dell'udienza del Consiglio di Stato, in programma la settimana prossima, non c'è stato, anche se non è detto che arrivi durante l'udienza stessa.

Ad auspicarlo, [come anticipato tre settimane fa da SHIPPING ITALY](#), era stata la dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale di Livorno Roberta Macii, investita dell'improbo compito di trovare una via d'uscita extragiudiziale alla lite in corso fra l'ente, Porto Livorno 2000 e Sdt – Sintermar Darsena Toscana. “Abbiamo avuto un assenso di massima a dialogare, credo che l'appellante (cioè Pl2000, *ndr*) abbia giudicato inappropriate chiedere un rinvio preliminare, ma che lo farà in udienza” commenta oggi Macii.

L'aggiornamento della dirigente arriva a valle di una nota dell'ente con cui è stata annunciata la formalizzazione – attraverso delibera del Comitato di Gestione – del percorso di pacificazione descritto dalla nostra testata nei mesi scorsi cui Macii e l'Adsp lavorano da tempo. L'oggetto del contendere è come noto sfaccettato. Pl2000, controllata da Moby e Msc, s'è rivolta al Consiglio di Stato per ribaltare la sentenza del Tar Toscana che nel 2020 ne respinse il ricorso (sollevato quando al vertice c'era l'attuale presidente della port authority Luciano Guerrieri) contro gli atti con cui l'Adsp aveva rilasciato a Sdt una concessione in radice di Darsena Toscana, consentendole la movimentazione di traffico ro-pax. Ma non è tutto. Pl2000 rivendica l'esclusiva sulla gestione dei passeggeri, sulla base della gara con cui i neoazionisti ne acquisirono da Adsp la maggioranza, e per questo ha avviato un altro ricorso al Tar – in udienza a febbraio – che verte sul riconoscimento del servizio ai passeggeri come servizio di interesse generale (sig). Il tutto mentre la sua concessione – a suo dire demaniale e di servizio appunto – non è ancora stata novata, malgrado la gara sia chiusa da anni.

Ecco quindi le tappe individuate dall'ente. La prima consiste nel “procedere a riconoscere il servizio passeggeri quale sig e aggiornare quindi l'elenco dei servizi di interesse generale stilato nel 2019”, mentre la seconda consta dell'avvio “di un procedimento amministrativo attraverso il quale definire, in via preliminare rispetto alla definizione dell'assegnazione della concessione a Porto di Livorno 2000 (che oggi opera ancora in regime di transitorietà), contenuti, estensioni e limiti del servizio passeggeri”. Per “uscire dall'incertezza dei contenuti e dei limiti del servizio di accoglienza dei passeggeri, cercando di favorire se possibile una ricomposizione dei contrasti, l'Ente ha pertanto rappresentato la necessità di contemperare le esigenze dei diversi operatori,

formulando ipotesi o forme di cooperazione di natura prettamente operativa sia in ordine all'utilizzo degli spazi che all'erogazione delle attività dedicate all'accoglienza dei passeggeri”.

Quali siano queste “ipotesi” non è dato sapere. Ma per formalizzarle si darà “avvio ad un procedimento finalizzato all'individuazione delle possibili modalità di composizione, in un'ottica transattiva, della controversia relativa all'esercizio dei traffici collegati a navi ro-pax, anche alla luce dell'evoluzione della tipologia del naviglio. L'ente si attiverà per la riorganizzazione del layout dei terminal esistenti e degli attuali accosti attraverso un confronto aperto tra le parti in grado di traghettare la scadenza degli atti concessori attualmente vigenti, avviandone laddove necessario un aggiornamento o rimodulazione mediante specifici accordi procedurali da recepire nei singoli atti concessori”.

Praticamente la quadratura del cerchio. Adsp, cioè, vorrebbe riconoscere il *sig* a Pl2000 (e, non ancora esplicitandolo, l'esclusiva alla gestione dei passeggeri in qualunque area dello scalo), ma preservando lo status di Sdt in essere, puntando sul fatto che il suo traffico tende molto più al ro-ro che al ro-pax, sebbene ciò divenga meno vero in estate. In brutale sintesi, quindi, il tentativo è quello di trovare una terza via fra le categorie dell'articolo 18 della legge portuale e l'articolo 36 del Codice della Navigazione, prima che un giudice faccia prevalere l'uno o l'altro quadro (“soluzioni amministrative trasparenti che se prese in punta di diritto potrebbero aprire a scenari imprevedibili” le ha definite Macii).

Il problema è offrire alle parti in causa uno scenario più allettante di quello che una favorevole pronuncia giudiziaria aprirebbe loro. Cosa tutt'altro che scontata se si pensa ai danni che entrambe, in caso di sconfitta, potrebbero chiedere lamentando il legittimo affidamento (della prerogativa, per Pl2000, di gestire i passeggeri in esclusiva o, nel caso di Sdt, di movimentarli in proprio in radice di Darsena Toscana), per non dire del precedente che si andrebbe a creare, utile magari anche per battaglie in altri porti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, May 25th, 2022 at 11:14 am 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.