

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Salta il tavolo della pace a Livorno: dietrofront di Porto Livorno 2000

edinet · Tuesday, November 22nd, 2022

La pace in banchina a Livorno non ci sarà: la guerra dei traghetti continuerà, anche se ora l'arsenale della fazione facente capo a Moby e al suo patron Vincenzo Onorato è decisamente rafforzato. Ha trovato infatti conferme la notizia diffusa stamane da *La Nazione*. Livorno Terminals, la società controllata da Moby e partecipata da Msc, che controlla Porto Livorno 2000, concessionaria della stazione marittima livornese, ieri, giorno previsto della firma, ha fatto saltare il banco della [trattativa imbastita per mesi](#) dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per metter fine alla guerra scatenatasi nel 2019.

Fu allora che l'ente, allora guidato da Stefano Corsini, autorizzò Sdt – Sintermar Darsena Toscana alla movimentazione dei passeggeri delle navi di Grimaldi Euromed, in proprio, su un'area in concessione estranea a quelle di Porto Livorno 2000, orfana (dopo l'aggiudicazione della gara che aveva decretato il cambio azionario) del servizio di interesse generale (abrogato dal cosiddetto ‘correttivo porti’) su cui si basava l'esclusiva alla gestione dei passeggeri. Il terminalista, allora presieduto da Luciano Guerrieri oggi trasmigrato al vertice dell'Adsp, adì le vie legali, prima tappa di una guerra combattuta anche su fronti commerciali extralivornesi: il Tar gli diede torto e ora si aspetta il Consiglio di Stato nonché, a febbraio, l'esito di un secondo ricorso amministrativo.

Proprio per disinnescare la mina di pronunciamenti giudiziari in grado di sconquassare assetti più o meno consolidatisi sui vuoti normativi italiani, l'Adsp nei mesi scorsi si era mossa per far quadrare il cerchio. Il percorso era stato solo parzialmente svelato, ma in sostanza prevedeva il ripristino del servizio di interesse generale (effettivamente avvenuto una settimana fa), una serie di provvedimenti procedurali e infrastrutturali sul compendio oggetto della concessione di Porto Livorno 2000 e, imprescindibile, una transazione di natura privatistica fra le parti.

Quest'ultimo atto, avallato – rivendica l'Adsp – dall'Avvocatura di Stato e depositato persino innanzi il Consiglio di Stato, avrebbe dovuto in sostanza consentire la convivenza del Sig (servizio di interesse generale) con il servizio operato da Sdt-Grimaldi, almeno fino alla realizzazione della Piattaforma Europa; Porto Livorno 2000 avrebbe ottenuto anche il ridimensionamento dei propri impegni e tutti avrebbero lasciato perdere i tribunali, in primis dichiarando il non interesse in Consiglio di Stato, in udienza stamattina.

Invece, a quanto risulta a SHIPPING ITALY, già convocata per la firma, Porto Livorno 2000 (che

non rilascia commenti sulla materia) avrebbe preteso all'ultimo istante l'inserimento di una non meglio precisata clausola, considerata irricevibile da parte dell'Adsp, facendo saltare la sottoscrizione dell'accordo. Così il Sig, ottenuto il placet unanime della comunità portuale livornese rappresentata dal tavolo di partenariato (non risultano commenti dai suoi membri), è passato in Comitato di Gestione, l'Adsp (anch'essa in silenzio) appare esser stata come i suoi organi 'beffata' e il Consiglio di Stato ha tirato dritto, trattenendo la causa in decisione. Con conseguenze tutte da esplorare, a partire dal fatto che la concessione di Sdt, scaduta, è in regime di proroga Covid e che, come detto, la pietra miliare dell'esclusiva da sempre vantata da Porto Livorno 2000 è stata ripristinata.

Da capire se la mossa di Porto Livorno 2000 fosse studiata o se ci sia stato un elemento scatenante. Uno potrebbe esser la sentenza depositata ieri ma risalente a settembre con cui il Consiglio di Stato ha chiuso a suo favore un contenzioso riguardante Ltm – Livorno Terminal Marittimo, terminal ro-ro anch'esso di Moby. Era il secondo grado di una vecchia lite con l'ex terminal Scotto oggi Neri. Quest'ultima impugnava il diniego dell'Authority, nel 2016, a svolgere traffico ro-ro, ma il Tar le diede torto perché il Piano Regolatore Portuale non prevedeva che nella sua concessione si potesse movimentare questa merceologia. Ieri il Consiglio di Stato ha confermato tale lettura. Anche Porto Livorno 2000 nel suo ricorso sollevò la presunta difformità col Prp dell'autorizzazione a Sdt, ma il Tar tralasciò l'argomento concentrandosi sulla decadenza dell'esclusiva dei passeggeri. La favorevole sentenza sul caso Ltm-Scotto potrebbe quindi aver indotto Porto Livorno 2000 all'ottimismo quanto al proprio appello e, quindi, alla rinuncia alla via transattiva per il profilarsi di una vittoria giudiziaria piena.

Di natura diversa invece le indiscrezioni che legano lo scenario livornese a quanto sta avvenendo a Civitavecchia. Venerdì scadevano infatti i termini per la [presentazione delle offerte](#) per la nuova Darsena Traghetti e proprio oggi l'Adsp laziale ha reso noto che lunedì saranno aperte le buste. Finora nulla è trapelato, ma dai quesiti posti alla stazione appaltante è evidente che alcuni operatori interessati hanno considerato "l'ottenimento della concessione in questione da parte di più soggetti in raggruppamento". L'elenco dei partecipanti potrebbe dire qualcosa anche sul naufragio della pax labronica.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 22nd, 2022 at 6:56 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.