

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Altro round a Grimaldi e Adsp Livorno ma la guerra dei ro-pax è solo all'inizio

edinet · Tuesday, December 13th, 2022

Il verdetto è netto solo in apparenza: il rigetto, anche da parte del Consiglio di Stato, del ricorso intrapreso nel 2019 da Porto Livorno 2000 (a quell'epoca appena passata sotto il controllo dei gruppi Moby e Msc) contro gli atti dell'Autorità di Sistema Portuale che concessero a Sdt – Sintermar Darsena Toscana la radice dell'omonimo terminal e l'autorizzarono a movimentarvi traffici ro-pax, chiude infatti solo la specifica vertenza, ma non risolve il quadro generale e anzi, se possibile, lo complica dopo il [fallimento](#) del tentativo di Adsp di addivenire ad una pacificazione extragiudiziale.

Va detto innanzitutto che il giudice d'appello ha pienamente sposato le valutazioni di primo grado, solo rimbrottando *en passant* la sbrigatività con cui il Tar avrebbe considerato inammissibili alcune delle censure sollevate da PI2000, confermandone però in pieno la valutazione. Anche il Consiglio di Stato infatti ha deciso di non discutere i rilievi della società ricorrente sul presunto contrasto dell'autorizzazione col Piano Regolatore Portuale e sul fatto che i suoi azionisti (Tdt e la Sintermar del gruppo Grimaldi) fossero già titolari di altre concessioni (vigevo allora il divieto di doppia concessione), ma lo ha fatto con una motivazione che, come vedremo, potrebbe avere ripercussioni. PI2000, cioè, non era titolata a questi rilievi in quanto sprovvista di un'autorizzazione ex articolo 16 alla movimentazione ro-pax come quella richiesta da Adsp a Sdt (e ad eventuali istanti concorrenti).

Ad ogni modo, il giudizio si è così concentrato nuovamente sulla pretesa di PI2000 di avere un'esclusività sulla movimentazione di passeggeri valevole in tutto lo scalo. Pretesa che anche il Cds ha smontato sotto ogni punto di vista: la documentazione della gara che, avviata nel 2015, si concluse col passaggio nel 2019 del controllo a Moby-Msc, non corrobora assolutamente – secondo i giudici – tale tesi infatti, senza dimenticare che il decreto ministeriale che inquadrava l'assistenza ai passeggeri come un servizio di interesse generale era stato abrogato nel 2017 e l'Adsp (cui ora spetta l'individuazione dei servizi di interesse generale), nello stilare il nuovo elenco nel dicembre 2019, non ve l'aveva ricompresa.

Ragion per cui “correttamente il primo giudice è addivenuto alla conclusione che *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*”.

Tutto risolto? Niente affatto, perché PI2000 ha ovviamente rilevato come nel frattempo, poche settimane fa, l'Adsp abbia aggiornato l'elenco dei servizi di interesse generale, ricomprendendovi l'assistenza ai passeggeri. Il Consiglio di Stato se l'è cavata accogliendo l'eccezione di Sdt sull'inammissibilità della nuova documentazione prodotta dalla controparte e condividendo l'applicazione del principio del *tempus regit actum*, in base a cui la lite va risolta in base alla normativa vigente all'epoca degli atti contestati (quando appunto PI2000 non poteva vantare nessun argomento a sostegno dell'asserita esclusiva alla movimentazione di passeggeri).

Ma è proprio in ragione di ciò e dell'imminente scadenza di autorizzazioni e concessioni di Sdt che le ostilità sono destinate a riprendere a breve. Anche perché, come accennato, la circostanza che il Consiglio di Stato abbia statuito di fatto che esiste un traffico ro-pax bisognoso di specifica autorizzazione ex articolo 16 (quello oggi effettuato da Sdt) e uno che invece non lo è (quello effettuato da Porto Livorno 2000) introduce, senza però definirne i contorni, una nuova e ulteriore sottigliezza. Che, magari, aiuterà l'Adsp livornese a sbrogliare l'intricata matassa nel momento in cui, vigente un elenco di servizi di interesse generale comprensivo dell'assistenza ai passeggeri, Sdt chiederà proroghe e rinnovi dell'autorizzazione ad assistere passeggeri, ma che è evidentemente destinata ad aprire innumerevoli nuovi fronti, non solo a Livorno, imperniati sulla sostanza di tale distinzione.

Non è forse un caso che nessuno degli interessati abbia voluto commentare la sentenza del Consiglio di Stato.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, December 13th, 2022 at 6:21 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.