

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le Adsp possono parzialmente derogare ai propri Prp

edinet · Wednesday, December 14th, 2022

Non è un periodo felice per i ricorsi giudiziari del gruppo Moby. Dopo [la sentenza con cui ieri il Consiglio di Stato ha confermato la soccombenza nella lite della controllata Porto Livorno 2000 con l'Autorità di Sistema Portuale di Livorno quanto all'autorizzazione a Sdt – Sintermar Darsena Toscana a operare traffici ro-pax, nemmeno il Tar della Toscana ha arriso all'altro terminalista controllato dal gruppo nello scalo labronico.](#)

I giudici, infatti, dopo averli riuniti, hanno respinto (o al limite rimesso alcuni stralci al giudice ordinario relativi a pretese patrimoniali avanzate dal ricorrente) una serie di ricorsi presentati a partire dal 2016 da Livorno Terminal Marittimo. Al centro della contesa c'era una serie di autorizzazioni spot con cui nei primi mesi del 2016 la port authority permise al terminal Scotto (ora Neri) di operare su alcuni traghetti di Cotunav, dopo che alla fine del 2015 era scaduto il contratto con Ltm.

Mentre il Tar, con separato pronunciamento, aveva dato torto ([corroborato poi dal Consiglio di Stato](#)) a Scotto quanto all'impugnazione del diniego dell'Adsp all'istanza a operare in pianta stabile traffico rotabile, lo stesso tribunale ha 'promosso' le autorizzazioni sporadiche assentite dall'ente e impugunate da Ltm. E lo ha fatto confermando il ragionamento: la destinazione pianificatoria di una banchina non può essere derogata se non occasionalmente e per ragioni superiori, come ad esempio il rischio per lo scalo di perdere un certo traffico di linea.

“Occorre ricordare – si legge infatti nell'odierna sentenza – che funzione della pianificazione in ambito portuale è garantire un ordinato e spedito flusso del traffico, di merci e di persone, con lo scopo ultimo di incrementare lo sviluppo del porto. Le norme della pianificazione non devono essere interpretate in modo rigido e ne è consentita una limitata e parziale deroga, al fine di raggiungere detti obiettivi di interesse pubblico, laddove venga in essere una situazione temporanea che detta deroga richieda di porre in essere. Il controllo giudiziario, in tali casi, non può concentrarsi solo sul dato formale ma deve estendersi ai profili sostanziali del rapporto verificando da un lato, l'effettiva necessità di tale deroga in relazione alla situazione fattuale concreta e, dall'altro, la reale finalizzazione dell'operazione alla tutela dell'interesse pubblico. Nel caso in esame sussistono entrambi gli elementi poiché era necessario evitare che le navi della Cotunav migrassero verso altri scali, in quanto ciò avrebbe comportato un grave danno al porto di Livorno e tale prospettiva, si ripete, esisteva realmente nella situazione di fatto. Le autorizzazioni temporanee all'approdo presso il terminal della Scotto sono state rilasciate per evitare una perdita

di traffico e tale finalità, all'evidenza, rientra nella tutela dell'interesse pubblico allo sviluppo del porto".

Respinti, come detto, anche gli altri ricorsi, vertenti, in estrema sintesi, sulla correttezza dei calcoli sottostanti i canoni chiesti a Ltm, che ipotizzava fra l'altro una riduzione degli sconti a suo favore motivata dal riconoscimento asseritamente indebito a Sdt di analoghe previsioni. Il Tar ha anche condannato il terminalista di Moby a rimborsare 34mila euro di spese legali.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, December 14th, 2022 at 2:30 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.