

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mancati dragaggi al porto di Napoli: Conateco vince ancora e merita un maxi-risarcimento

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 20th, 2022

Dopo quasi un decennio è arrivata alla conclusione la lunga contesa legale che ha visto contrapposte dal 2014 il terminal Co.Na.Te.Co. – Consorzio Napoletano Terminal Containers (Gruppo Msc) e l’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale per il “risarcimento dei danni subiti a causa della mancata esecuzione dei lavori di dragaggio dei fondali e del ritardato avvio delle procedure di approvazione dei progetti” per i relativi lavori.

Dopo la prima sentenza del Tar della Campania pronunciata nel 2016 e in parte favorevole a Msc, ora anche il Consiglio di Stato ha accolto quasi per intero il ricorso in appello di Co.Na.Te.Co. stabilendo che la domanda risarcitoria presentata dal maggiore terminal container del porto di Napoli (37,8 milioni di euro) deve essere accolta. La sentenza precisa che “deve essere accolta nel senso che per la quantificazione dei danni da lucro cessante, corrispondenti al differenziale anno che si sarebbe ottenuto in termini di movimentazione di container in base alla maggiore navigabilità del porto di Napoli e al maggior utile di esercizio così ricavabile, secondo il criterio individuato dalla sentenza di primo grado, va applicato unicamente l’abbattimento prudenziale del 30% rispetto ai volumi stimati dalla consulenza tecnica di parte ricorrente, come statuito dalla medesima sentenza(di primo grado.

La somma chiesta da Co.Na.Te.Co. a titolo di risarcimento è come detto, “equivalente a 37.881.947 euro, di cui 14.115.000 milioni a titolo di danno emergente per i lavori di sistemazione dei fondali eseguiti in luogo dell’autorità e 9.529.142,00 euro (dal 2010 al 2013) e 14.237.805 euro (dal 2014 al 2018), a titolo di mancato utile derivante dalla maggiore movimentazione annua di container”.

A fondamento della domanda risarcitoria la società controllata da Marinvest (Gruppo Msc) ha dedotto che “il mancato dragaggio dei fondali del porto in prossimità degli ormeggi e delle banchine rientranti nell’area affidatagli in concessione, di competenza dell’autorità portuale in base alla legislazione di settore, avrebbe impedito la navigabilità di portacontainers di ultima generazione (pescaggio superiore a 12,2 metri) e dunque il pieno sviluppo dei traffici commerciali, oltre ad avere costretto il consorzio ricorrente ad accollarsi gli oneri per i lavori necessari”.

In primo grado il Tar aveva riconosciuto il lucro cessante, in ragione dell’inadempimento dell’Autorità di sistema portuale agli obblighi di legge di realizzare gli interventi infrastrutturali

necessari per la piena funzionalità del porto e delle sue strutture, malgrado la problematica della scarsa navigabilità fosse ad essa nota sin dal 2003, quale causa della ridotta ricettività delle banchine e degli ormeggi oggetto di concessione; mentre aveva respinto la domanda relativa al danno emergente.

Per la voce di danno accertata, corrispondente ai mancati guadagni in ipotesi ottenibili sulla base della possibilità di ormeggio delle navi portacontainer con maggior pescaggio, la sentenza ha emesso una condanna con l'indicazione del criterio da applicare ai fini della quantificazione del danno risarcibile nel numero annuo di container movimentabili, al quale sono stati tuttavia applicati quattro distinti fattori di riduzione, in termini percentuali, della responsabilità dell'autorità portuale resistente.

Il Consiglio di Stato conferma che la responsabilità dell'Autorità portuale resistente è incontestabile. "Essa deriva dal dato obiettivo consistente nella mancata realizzazione dei lavori che lo stesso ente aveva programmato, nell'ambito delle competenze amministrative ad esso attribuite dalla legge. La lesione lamentata da Co.Na.Te.Co. "attiene al mancato esercizio delle funzioni istituzionali dell'autorità portuale, a quest'ultima attribuite dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84". I giudici affermano che "non emergono ragioni per esimere l'autorità portuale da responsabilità, riconducibile a funzioni amministrative di incontestabile competenza di quest'ultima".

Rispetto al primo grado di giustizia amministrativa è stata confermato dal Consiglio di Stato il rigetto della domanda risarcitoria con riguardo ai danni emergenti, "relativi ai costi sostenuti per l'acquisto di gru su banchina per consentire le operazioni di carico e scarico dei containers, rispetto ai quali, contrariamente a quanto suppone l'appello principale, non vi è prova che essi siano stati nello specifico destinati ad ovviare alla mancata risoluzione delle problematiche connesse ai ridotti pescaggi".

In conclusione, i giudici spiegano che "la domanda risarcitoria deve essere accolta nel senso che per la quantificazione dei danni da lucro cessante, corrispondenti al differenziale anno che si sarebbe ottenuto in termini di movimentazione di container in base alla maggiore navigabilità del porto di Napoli e al maggior utile di esercizio così ricavabile, secondo il criterio individuato dalla sentenza di primo grado, va applicato unicamente l'abbattimento prudenziale del 30% rispetto ai volumi stimati dalla consulenza tecnica di parte ricorrente, come statuito dalla medesima sentenza. Vanno per contro esclusi gli ulteriori abbattimenti dalla stessa individuati".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, December 20th, 2022 at 9:30 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.