

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Porto di Livorno: bocciato dal Tar Toscana il Piano Attuativo di Dettaglio

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 3rd, 2020

Il Tar della Toscana, con una serie di sentenze in serie, rimette in discussione larga parte della pianificazione e dell'organizzazione portuale a Livorno messa in atto negli ultimi tempi dalla locale Autorità di Sistema guidata da Stefano Corsini.

Il riferimento è nello specifico ai ricorsi presentati da Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (Cilp), Società Terminal Darsena Toscana, Sintermar Darsena Toscana e Compagnia Portuale di Livorno – Società Cooperativa (Cpl) che a vario titolo ricorrono contro la port authority e il Piano Attuativo di Dettaglio dello scalo da lei adottato. Nel mirino c'è il terminal Lorenzini & C. e (fra gli altri) “il disegno di riassetto del Porto Multipurpose che risulta dal P.A.D. (Piano Attuativo di Dettaglio)” perché “accorderebbe un vantaggio concorrenziale all'impresa Lorenzini consentendole di svolgere traffici ad alto valore aggiunto quali sono quelli containerizzati con possibilità, nel contempo, di competere anche sul mercato delle auto nuove ove opera anch'essa ricorrente” (nel caso di Cilp). In uno degli altri ricorsi viene chiesto l'annullamento delle delibere adottata nel giugno 2019 dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale “che ha autorizzato la società Lorenzini & C. srl allo svolgimento di operazioni portuali ... fino al 31 dicembre 2029 nel rispetto del piano di impresa presentato in sede di istanza, prevedendo che soltanto a decorrere dalla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento in concessione mediante project financing ex art. 183 D.Lgs. 50/2016 della realizzazione e gestione del Terminal Contenitori della Piattaforma Europa la medesima società dovrà presentare un nuovo programma operativo che la impegni a svolgere solo in via residuale traffici containerizzati e prevedendo quindi che la presente autorizzazione ex art. 16 L. 84/94 decadrà (solo) qualora la società, alla data di entrata in esercizio del nuovo Terminal Containers della Piattaforma Europa non abbia attuato la riconversione delle proprie attività in linea con quelle previste dal Piano Regolatore Portuale per l'area Porto Multipurpose.

Oltre a questioni di carattere operative e di concorrenza fra operatori, vengono contestate anche le occupazioni di alcune aree dello scalo e in particolare viene chiesto l'annullamento del Piano Attuativo di Dettaglio del porto di Livorno.

Nelle sentenze il Tar Toscana spiega quanto segue: “L'articolo 5 della legge n. 84/1994, nel testo applicabile all'epoca dei fatti, prevede ai fini della pianificazione del sistema dei porti compresi nelle circoscrizioni dell'Autorità del sistema portuale solo lo strumento del Piano Regolatore

Portuale, con indicazione (comma 2 quater) del relativo procedimento per la sua emanazione. Non è previsto invece alcuno strumento attuativo, che oltretutto nel caso di specie è stato adottato e approvato con diversa procedura rispetto al Piano Regolatore Portuale, il quale possa incidere sulle destinazioni funzionali del porto e produrre gli ulteriori effetti che l’Autorità pretenderebbe, di dichiarazione di pubblica utilità”.

La difesa dell’Autorità portuale ha replicato che “la legislazione portuale chiarirebbe che la pianificazione urbanistica comunale riguarda unicamente le ‘aree con funzione di interazione porto-città’ mentre spetta al P.R.P. delimitare e disegnare l’ambito e l’assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali. Ne segue, secondo la rappresentazione difensiva, che al di fuori delle aree con funzioni di interazione porto-città il P.R.P. acquista anche valenza urbanistica, senza limitarsi a definire la destinazione funzionale delle aree interessate, con conseguente applicabilità della normativa in materia urbanistica anche per quanto riguarda la pianificazione attuativa”.

I giudici amministrativi aggiungono che “effettivamente dalle premesse del provvedimento gravato il Piano risulta approvato anche ai sensi dell’articolo 111 della L.R. n. 65/2014, che disciplina l’approvazione dei piani attuativi in materia urbanistica, ma trattasi di riferimento errato poiché la pianificazione portuale ha altro oggetto rispetto a quella urbanistica. Quest’ultima ha la funzione di disciplinare l’ordinato sviluppo dell’assetto del territorio e, pertanto, viene logicamente delimitata alle aree aventi funzione di cerniera tra porto e città. Il Piano Regolatore Portuale, invece, ha la funzione di tutelare un diverso pubblico interesse, quello al corretto svolgimento e sviluppo dei traffici navali nel porto e, pertanto, trova unica e compiuta disciplina nell’ambito della legislazione marittima e, in particolare, nella legge n. 84/1994. Quest’ultima costituisce unica fonte per la disciplina dell’assetto dei porti compresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale sicché non può darsi alcun presupposto per l’applicazione, nemmeno analogica, della normativa urbanistica che, si ripete, è preordinata a disciplinare altro e diverso ambito di interesse pubblico, ovvero lo sviluppo del territorio”.

Viceversa, secondo il modello prefigurato dalla legge n. 84/1994, la disciplina del P.R.P., “una volta intervenuta, preclude l’intervento di altre regolamentazioni, generali o di settore, essendo contemplate, dall’art. 5 comma 5, soltanto quelle ‘modifiche che non alterano la struttura del piano regolatore portuale in termini di (...) caratterizzazione funzionale delle aree portuali’ realizzabili mediante ‘adeguamento tecnico funzionale’. In alcun modo è prevista una pianificazione attuativa di dettaglio, meno che mai svincolata dal coordinamento con tutti i soggetti pubblici chiamati alla formazione del P.R.P. o all’approvazione degli stessi adeguamenti tecnici funzionali”.

Secondo il tar Toscana, dunque, “il Piano Attuativo di Dettaglio di cui si tratta risulta essere stato adottato e approvato in assenza di una norma di legge che preveda e fondi il potere dell’Autorità”. I ricordi presentati per quei motivi vengono accolti “con conseguente annullamento dei provvedimenti impugnati mentre deve essere respinta la domanda risarcitoria”.

Per l’AdSP del Mar Tirreno Settentrionale l’attuazione del Piano Regolatore Portuale adottata con lo strumento ora annullato dal Tar rischia di essere dunque tutta da rifare.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 3rd, 2020 at 6:34 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.