

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Livorno: rinviato il giorno del giudizio ma sui ro-pax le ostilità continuano

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 15th, 2022

Come [auspicava](#) Roberta Macii, la dirigente dell’Autorità di Sistema Portuale incaricata di districare l’ingarbugliatissima matassa, l’ente ha guadagnato quasi sei mesi per il suo tentativo di risolvere la guerra delle banchine che da anni scuote il porto di Livorno.

Il Consiglio di Stato, infatti, ha rinviato, fissandola al 22 novembre, l’udienza pubblica necessaria a decidere dell’appello promosso da Porto Livorno 2000 (Pl2000, controllata da Moby) per annullare la sentenza del Tar Toscana che nel 2020 ne respinse il ricorso (sollevato quando al vertice c’era l’attuale presidente della port authority Luciano Guerrieri) contro gli atti con cui l’Adsp aveva rilasciato a Sdt (Sintermar Darsena Toscana) una concessione in radice di Darsena Toscana, consentendole la movimentazione di traffico ro-pax.

L’impresa come è noto è improba, dal momento che la battaglia è solo il fronte più acceso di un confronto fra il gruppo di Vincenzo Onorato e quello di Emanuele Grimaldi, cui fa capo la Sintermar, azionista al 50% di Sdt (l’altro è Tdt – Terminal Darsena Toscana). A ricordarlo all’Adsp sono arrivate nei giorni scorsi due pronunce del Tar Toscana relativi ad altrettanti ricorsi promossi da Ltm – Livorno Terminal Marittimo (altra società terminalistica di Moby, che si occupa di autostrade del mare) e Pl2000, ricorsi in cui le società rivali si sono sempre costituite.

Nel primo caso Ltm contesta all’ente l’applicazione solo parziale invece che su tutta la concessione di una tariffa agevolata riconosciuta agli operatori delle autostrade del mare. In questo contesto ha chiesto l’ostensione di svariati documenti adottati dall’ente per addivenire al calcolo della tariffa da applicarsi, fra cui alcuni riguardanti il quantum applicato a Sdt e Sintermar. La lite non è ancora arrivata a sentenza ma il Tar ha ordinato ad Adsp di consegnare a Ltm i documenti richiesti.

Nel secondo caso, invece, Pl2000 ha direttamente impugnato il diniego opposto da Adsp alla richiesta di mostrarle alcuni documenti inerenti l’istanza di Sdt di una concessione semestrale dell’area cosiddetta di Paduletta. Prima dell’ordinanza del Tar, Adsp ha acconsentito a una parziale ostensione, dopodiché ieri il Tar ha respinto il ricorso sul resto della documentazione, ritenendo insussistente “un interesse specifico alla conoscenza del piano d’impesa allegato all’istanza di Sdt volta a ottenere la concessione demaniale dell’area; tale interesse sussisterebbe se la ricorrente avesse presentato domanda concorrente di concessione, cosa che non vi è stata”.

La pace, insomma, non sembra dietro l'angolo. Parziale consolazione è arrivata ieri all'Adsp da un incontro con, fra gli altri, il vice Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Teresa Bellanova, la direttrice generale per la vigilanza sulle AdSP del Mims, Maria Teresa Di Matteo, il coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Mims, Giuseppe Catalano, il direttore generale per le infrastrutture ferroviarie, Enrico Maria Pujia, che si sarebbero impegnati – hanno riferito note di Adsp e del Comune livornese – ad inserire nell'accordo di programma Mims – RFI 2022-2026 una parte del finanziamento (300 milioni di euro) per “realizzare il collegamento ferroviario oggi inesistente tra l'Interporto Amerigo Vespucci e la linea Collesalveti-Vada”.

“Assieme allo scavalco tra Porto e Interporto, già finanziato e in corso di realizzazione, il fascio di binari con la linea che si estende da Pisa a Vada, a sud di Livorno, rappresenta un link fondamentale per evitare le gallerie delle scogliere del Romito, oggi inadeguate al passaggio dei treni cargo, e per consentire al porto di allacciarsi, tramite il bypass di Pisa (il secondo stralcio del progetto, ancora da finanziare), al nodo ferroviario fiorentino e, quindi, all'alta velocità delle merci. Con la prossima realizzazione della Darsena Europa il porto si ritroverà a movimentare dagli 1,2 agli 1,6 milioni di Teu. Il trasporto stradale da solo non può soddisfare le nuove esigenze di traffico. Diventa gioco forza obbligatorio puntare sull'intermodalità e sulla ferrovia” ha commentato Luciano Guerrieri, presidente dell'Adsp.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, June 15th, 2022 at 10:30 am 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.