

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Spinelli e Aponte (Trge) ‘solo’ 30 anni di rinnovo da Adsp Genova

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 28th, 2021

A quasi due anni dalla [presentazione](#) dell’istanza, domani (o nei prossimi giorni se verrà accolta la richiesta di rinvio di alcuni componenti) la commissione consultiva e il comitato di gestione dell’Autorità di Sistema Portuale di Genova esamineranno e si esprimeranno sulla proposta dell’ente di accogliere parzialmente la richiesta di proroga della concessione (in scadenza a fine anno) di Trge – Terminal Rinfuse Genova, società facente capo per il 55% al gruppo Spinelli e per il 45% alla Itaterminaux riconducibile a Msc.

L’accoglimento sarà come detto parziale perché, ad esito dell’istruttoria condotta in questi due anni (di cui qui potete leggere le risultanze [nella proposta che verrà sottoposta domani alla commissione consultiva](#)), l’Adsp è intenzionata ad una proroga di 30 anni, quando il terminalista ne chiedeva 40, perché l’investimento sostenuto per l’acquisizione della società ha valenza privatistica e non può essere considerato ai fini dell’istanza e perché l’ultimo ciclo di investimenti in equipment previsto dal piano di impresa risulta per l’ente sostanzialmente illogico e funzionale al solo allungamento del periodo di ammortamento (e di conseguenza di concessione). Inoltre il consolidamento statico di Ponte San Giorgio è nel frattempo entrato nel piano straordinario delle opere delle Adsp (in pole position per l’aggiudicazione Injectosond Italia), sicché a farsene carico non sarà il concessionario bensì la fiscalità generale.

Ecco perché, quindi, gli investimenti considerati dall’ente non saranno pari ai 92 milioni di euro menzionati da Trge, ma a circa 75,7, di cui 25,5 per interventi infrastrutturali e 51,2 per equipment (2,6 spesi fra 2017 e 2021, 47,7 previsti fra 2022 e 2031 e il resto fino a termine concessione).

Quanto alle previsioni di traffico, Trge punta forte sui rotabili (da 199mila metri lineari del preconsuntivo 2021 ai 731mila del 2030), sull’apertura ai container (da 0 a 25mila Teus entro il 2030) e su una temperata riduzione delle rinfuse (da 534mila a 434mila). La previsione della crescita dell’occupazione è meno che proporzionale, dato che dai 39 dipendenti diretti odierni si prevede di arrivare nel 2030 a 78 (portando da 4 a 13 le corrispondenti unità Culmv). Di seguito il dettaglio.

Report 5. Previsioni di traffico 2021 (preconsuntivo) - 2061

	2021 (precons.)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Rinfuse (tons)	595.062	534.333	484.333	434.333	434.333	434.333	434.333	434.333	434.333	434.333
Nere	304.167	212.333	162.333	112.333	112.333	112.333	112.333	112.333	112.333	112.333
Bianche	290.895	322.000	322.000	322.000	322.000	322.000	322.000	322.000	322.000	322.000
Rotabili (mtl)	n.d.	199.088	298.632	398.176	398.176	398.176	398.176	398.176	727.104	731.432
Merce varia (tons)	n.d.	26.984	26.984	26.984	26.984	26.984	26.984	26.984	26.984	26.984
Contenitori (TEUS)	n.d.	0	4.500	6.750	9.000	11.250	13.500	15.750	18.000	24.750
								Composizione % traffico (su tons. equival.)		
	2031	2032	2033	2034	2035	2036-2061		2022	a regime	
Rinfuse (tons)	434.333	434.333	434.333	434.333	434.333	434.333		57%	19%	
Nere	112.333	112.333	112.333	112.333	112.333	112.333				
Bianche	322.000	322.000	322.000	322.000	322.000	322.000				
Rotabili (mtl)	733.596	735.760	737.924	740.088	742.252	748.744		40%	63%	
Merce varia (tons)	26.984	26.984	26.984	26.984	26.984	26.984		3%	1%	
Contenitori (TEUS)	27.000	29.250	31.500	33.750	36.000	39.000		-	17%	

Fonte: elaborazioni Ufficio Analisi Economiche e Piani di Impresa, su dati presentati in istanza

Report 6. Dinamica occupazionale diretta e manodopera ex art. 17 (2022 - 2061, unità)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Occupati di cui:	47	58	65	66	67	68	70	90
Diretti	43	53	58	59	60	60	62	77
ex art. 17	4	5	7	7	7	8	8	13
	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 - 2061
Occupati di cui:	91	92	92	93	93	94	94	93
Diretti	78	78	78	79	79	80	80	79
ex art. 17	13	14	14	14	14	14	14	14

Fonte: elaborazioni Ufficio Analisi Economiche e Piani di Impresa, su dati presentati in istanza

Da rilevare, infine, come l'Adsp contestualmente proporrà a consultiva e comitato di rigettare l'istanza di Superba su parte dell'area.

Una decisione cui l'ente dedica una parte cospicua dell'istruttoria, controargomentando alle molte eccezioni sollevate dalla società del Gruppo Pir nel maggio 2020 a valle dell'istanza di Trge

(pubblicata nel marzo 2020) e di quella da essa presentata per parte dell'area nel 2017. Una trattazione in punta di diritto – materiale preliminare per fronteggiare un eventuale ricorso – in cui si riepiloga la genesi dell'adeguamento tecnico funzionale, che consente a Trge di movimentare in via preliminare rotabili e merce varia, e si respinge ogni eccezione a riguardo del comma 7 dell'articolo 18 (divieto di doppia concessione: sia Spinelli che Msc sono concessionari di altre aree dello scalo), richiamandosi a una non meglio precisata “interpretazione funzionale del precetto” che apparirebbe “ormai maggioritaria” in “dottrina e giurisprudenza”.

In realtà tale interpretazione è stata data di recente solo a Genova nel caso Psa-Sech, mentre a Livorno l'Adsp, nello stesso periodo, giustificò con il comma in questione il diniego a Sintermar persino dell'ammissibilità di un'istanza, mentre il Parlamento appena qualche settimana fa ha considerato necessaria, in un caso analogo a Venezia, una deroga espressa per legge.

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, September 28th, 2021 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.