

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Porto di Genova: Gavio ‘congela’ l’operazione Somalia e l’ex Ilva prova a fermare i lavori stradali

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 11th, 2022

(AGGIORNATO)

Passate quasi due settimane, la versione definitiva della delibera con cui il Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale di Genova “ha dato mandato – parole dell’ente – agli uffici di destinare 30 milioni di euro del Programma Straordinario alla ricollocazione dei depositi chimici e di definire gli atti demaniali in accoglimento dell’istanza presentata da Superba S.r.l. per la ricollocazione degli stessi presso Ponte Somalia” resta un mistero.

A quattro giorni dalla scadenza del termine (stabilito dal Decreto Genova per l’impiego dei suddetti fondi del Programma Straordinario), l’atto non è ancora stato reso disponibile, nemmeno ai membri del Comitato che lo avevano [approvato](#) (Rino Canavese e Andrea La Mattina) condizionandolo, oltre che al via libera all’Atf (adeguamento tecnico funzionale) da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ad alcune modifiche dell’istanza stessa.

Le ragioni di tale dilazione al momento non sono note.

Quel che appare certo, invece, è che il 29 dicembre Terminal San Giorgio, attuale terminalista concessionario di Ponte Somalia, ha inviato all’AdSP una diffida, avente ad oggetto il mancato verificarsi della condizione cui la società del Gruppo Gavio aveva subordinato la propria disponibilità a non frapporsi al trasferimento, vale a dire il buon esito dell’istanza con cui la stessa Tsg e Ignazio Messina & C. segnalavano all’Authority [la volontà di sciogliere l’Ati](#) (associazione temporanea d’imprese) che le lega dal 2009 e chiedevano che la relativa concessione (gli oltre 300mila mq di Ponte Canepa, Ponte Libia e piazzali retrostanti, fino al 2035) fosse suddivisa fra le due.

Una richiesta importante per Messina, ma imprescindibile per Tsg laddove si concretizzasse il trasferimento di Superba a Ponte Somalia, giacché la società resterebbe sì nella disponibilità di Ponte Libia, ma non come concessionario, bensì in qualità di componente un’Ati concessionaria. Da qui l’istanza di concessione diretta (a Tsg per Ponte Libia, a Messina per il Canepa) con separazione dei titoli, istanza che AdSP, per portare avanti l’operazione Somalia, ha frettolosamente ripescato dai cassetti in cui era stata dimenticata per oltre tre anni.

Senza però darvi poi seguito. A quel che consta a SHIPPING ITALY, infatti, non risulta che AdSP – al netto del summenzionato ‘rallentamento’ sulla redazione degli atti derivanti dalla delibera del 30 dicembre – abbia riscontrato in qualche modo la diffida di Tsg. Qualche giorno fa, tuttavia, un avviso firmato dal presidente Paolo Emilio Signorini rendeva noto come il termine per le osservazioni all’istanza dell’Ati fosse slittato di un mese al 7 febbraio, dato che Tsg nella sua diffida del 29 aveva anche “puntualizzato come il vincolo di solidarietà (fra le società dell’Ati, *n.d.r.*) sia da considerarsi ormai superato e inattuale”.

Il riferimento “del vincolo di solidarietà” è alla parte più delicata dell’istanza, quella cioè riguardante l’impegno dell’Ati, in sede di aggiudicazione della concessione, a realizzare il riempimento fra i Ponti Canepa e Libia. Un impegno che nell’istanza Messina e Tsg dicono di voler mantenere, ma rimandandolo “a data da destinarsi”, quella, si spiega, “in cui l’investimento potrà ritenersi realmente efficace per l’attività di impresa delle scriventi”. Probabilmente mai.

Dunque ricapitolando: Tsg si è detta disponibile qualche mese fa a lasciare ponte Somalia a Superba, chiedendo in cambio che le fosse formalizzato – prima di procedere – il titolo concessionario su ponte Libia e che la port authority rinunciasse anche formalmente (nella sostanza mai Palazzo San Giorgio ha fatto valere tale clausola, essendo a sua volta inadempiente sull’analoga operazione Ronco-Canepa, a suo carico) a una delle clausole (il riempimento Canepa-Libia) in base a cui aveva aggiudicato la concessione.

Difficile dire se la stasi in cui sono finite le due procedure così legate (scioglimento Ati e Superba-Somalia) sia riconducibile alla difficile attuazione di quest’ultimo passaggio.

Certo è che fino al 7 febbraio almeno la ‘partita’ ATI non si sbloccherà. E fino a quel momento pure l’operazione Superba-Somalia è bloccata a prescindere da tutto il resto per l’indisponibilità di Tsg a farsi da parte. Il che rimette in discussione i 30 milioni pubblici, senza cui, però, è Superba a non essere più disponibile.

Della questione è tornato a parlare anche Emanuele Grimaldi, amministratore delegato di Grimaldi Group, primo cliente di Terminal San Giorgio. Il gruppo ha scritto al ministero dei Trasporti, al Consiglio superiore dei lavori pubblici e alla Capitaneria di porto, chiedendo di bloccare l’operazione ma “finora nessuna risposta ufficiale” è ancora arrivata secondo quanto ha raccontato Grimaldi [all’Ansa](#). “Impugneremo tutte le decisioni, quello che si può fare per legge lo faremo, fino in fondo” ha aggiunto l’armatore partenopeo che da un’eventuale trasferimento dei depositi costieri di Superba e Carmagnani a ponte Somalia verrebbe penalizzato. “Lo spazio che oggi ospita le nostre navi è appena sufficiente, anzi, quando ho messo navi più grandi ho poi dovuto spostarle altrove proprio perché avevamo problemi di congestione. Ora levano altri 70 mila metri quadrati al terminal. Così facendo però non danneggiano solo il mio gruppo ma le autostrade del mare” è la conclusione di Grimaldi, che non risparmia una frecciata al rappresentante degli armatori (tramite Assarmatori) in commissione consultiva a Genova, Matteo Catani (a.d. di Gnv) dicendo che “[ha votato a favore del provvedimento](#)” perché “a favore di levare spazi a un concorrente”.

Nel frattempo proprio stamane è emerso un nuovo problema per l’AdSP genovese, relativo a un altro dei più importanti nonché problematici progetti del Programma Straordinario, aggiudicato più di due anni fa (per 141 milioni di euro a Pizzarotti), ma partito solo da poche settimane: quello cioè intitolato “Interventi stradali prioritari nel bacino storico di Genova”, concernente “la realizzazione di un nuovo varco in sponda destra del Polcevera e relativo autoparco, il prolungamento della sopraelevata portuale, il nuovo varco in quota di Ponte Etiopia e la riorganizzazione della viabilità

di collegamento tra Varco S. Benigno e Calata Bettolo”.

Fra il 29 e il 30 dicembre scorsi Palazzo San Giorgio ha emesso diversi decreti di esproprio temporaneo delle aree necessarie ai cantieri, ma proprio stamane al Tar di Genova ne è stato impugnato uno dei più significativi: riguarda 4.300 mq di aree, da espropriarsi per tre anni a partire dal prossimo 20 gennaio a fronte di poco meno di 100mila euro di indennità, aree ex Ilva, di nuda proprietà di Società per Cornigliano (che non è però la ricorrente) ma nella disponibilità dell'impianto siderurgico oggi gestito da Acciaierie d'Italia autrice del ricorso.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 11th, 2022 at 8:30 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.