

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Genova tre ricorsi contro il trasloco dei depositi costieri a Ponte Somalia

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 15th, 2022

Salvo che i servizi informatici del Tribunale Amministrativo della Liguria debbano ancora registrarne qualcuno, sono tre i ricorsi depositati contro l'operazione di trasferimento dei depositi chimici di Multedo, a Genova, verso il bacino portuale di Sampierdarena, a Ponte Somalia.

Oggi, martedì 15 febbraio, scade il termine per impugnare la delibera con cui l'Autorità di Sistema Portuale di Genova a metà dicembre [approvò l'avvio della](#) procedura di Adeguamento tecnico funzionale (Atf) necessaria, e secondo l'ente sufficiente, a permettere la movimentazione a Sampierdarena di prodotti con un punto di infiammabilità inferiore a 61 gradi.

Proprio la procedura amministrativa scelta da Adsp rappresenta il fulcro del corposo (28 pagine) ricorso firmato dal presidente (in un caso) e amministratore delegato (nell'altro) di Sampierdarena Olii e Saar Depositi Portuali, Beppe Costa, che ha ad oggetto non solo la delibera di metà dicembre, ma anche quella con cui 15 giorni dopo vennero [accolta](#) l'istanza di Superba (che chiedeva appunto la ricollocazione dei depositi suoi e di Carmagnani da Multedo a Sampierdarena) e rigettate [quelle dei competitor](#) (fra cui le società di Costa), nonché i decreti del Commissario Straordinario alla ricostruzione del Morandi, Marco Bucci, con cui vennero destinati alla ricollocazione 30 milioni di euro dei fondi stanziati dopo il crollo e gli atti con cui il Comune intervenne sul piano di rischio aeroportuale per renderlo compatibile con l'operazione (già oggetto di separato ricorso da parte di Enac).

Se il primo motivo di ricorso (visionato da SHIPPING ITALY) si incentra sull'incompatibilità dell'insediamento di Superba a Ponte Somalia col Decreto ministeriale del 1934 che prevede espressamente che non sia ammissibile la costruzione di stabilimenti e depositi costieri di oli minerali e loro derivati sulle calate dei porti, se non in bacini riservati ai prodotti petroliferi infiammabili, il secondo è dedicato all'Atf, una procedura inadeguata secondo le società di Costa, per le quali l'ente avrebbe dovuto procedere a una variante del Piano Regolatore Portuale.

In questo caso le motivazioni sono particolarmente articolate e, peraltro, ripercorrono quelle con cui nel 2019 il gruppo Spinelli instava all'Adsp ([qui il documento che SHIPPING ITALY pubblica per la prima volta](#)) il rigetto della richiesta di Superba di installarsi su Ponte Ex Idroscalo, poco distante da Ponte Somalia. Rigetto che non venne mai formalizzato (tanto che Superba ha chiarito che solleciterà, anche per via giudiziaria, la prosecuzione dell'iter qualora quello su Somalia non

procedesse), ma che nei fatti l'ente operò, lasciando da allora in sospeso la richiesta della società del Gruppo Pir.

Innanzitutto si mostra come Adsp ricorra all'Atf in modo asseritamente pretestuoso, non potendo adottare la variante di un Piano Regolatore Portuale, vigente ma non più modificabile dopo l'approvazione (nel 2021) del Dpss (documento di pianificazione strategica di sistema). Poi evidenziando come il progetto per tipologia e dimensioni rientri fra quelli da assoggettarsi a Via (Valutazione d'impatto ambientale) e Vas (Valutazione ambientale strategica) comportando per definizione un rilevante aumento del carico ambientale, si afferma che la localizzazione a Ponte Somalia "esce a piene vele dal perimetro proprio dell'Atf, per entrare in quello tipico di una variante sostanziale del suddetto Piano". A ciò si aggiungono altre considerazioni (fra cui il richiamo alla normativa sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante e ai necessari approfondimenti del Ministero degli Interni) per aggredire il ricorso all'Atf.

Le ulteriori motivazioni riprendono quelle del ricorso di Enac, sollevano i temi dell'incompatibilità urbanistica e aeroportuale, stigmatizzano la mancata considerazione degli impatti sui concessionari limitrofi (fra cui i ricorrenti), sottolineano come l'operazione fosse condizionata a una circostanza non verificatasi (la disponibilità di Terminal San Giorgio a lasciare Somalia **solo a fronte dell'accoglimento** da parte di Adsp della richiesta di sciogliere l'Ati Tsg-Messina), chiedono conto della mancata spiegazione di atti adottati in aperto contrasto con la Commissione consultiva dell'ente, biasimano la mancata comparazione con le altre istanze e il fondamento della motivazione per questo addotta, vale a dire il fatto che la ricollocazione fosse inserita nel Programma Straordinario degli investimenti portuali adottato dal Commissario Bucci.

Per i ricorrenti infatti "l'operazione di delocalizzazione dei depositi costieri di Superba e Carmagnani, che rappresenta una problematica insorta ben prima del crollo del Ponte Morandi e con lo stesso non è assolutamente connessa negli effetti, costituiva un'operazione di riassetto urbanistico della città, prevista dal Puc del 2015, non collegata alla ripresa delle attività portuali". Ragioni per le quali, inoltre, i 30 milioni di euro stanziati "costituiscono evidentemente un aiuto di Stato non ammesso".

Oltre a quello di Sampierdarena Olli e Saar, anche 41 privati cittadini e comitati hanno impugnato gli stessi atti, mentre il terzo ricorso è quello di Grimaldi Euromed (Grimaldi Group), il cui vertice, Emanuele Grimaldi, alla nostra testata ha dichiarato al riguardo di "aver dato mandato al Professor Ernesto Stajano. L'operazione è illegittima in primis per questione di sicurezza, in secondo luogo per l'incoerenza con l'input governativo di sviluppare le autostrade del mare e in terzo luogo danneggia direttamente il gruppo Grimaldi. In proposito ho sentito tante favole (il riferimento è alle rassicurazioni ricevute, ndr), ma la realtà è che ho bisogno di più spazio oggi per i ro-ro a Genova".

In attesa che al Tar si apra il nuovo fronte dei depositi, Adsp ha l'altro ieri perso il primissimo round relativo alla sentenza che ha **annullato l'aggiudicazione** a Rina Consulting dell'appalto per la direzione lavori della diga: l'istanza di sospensiva è stata infatti rigettata in via monocratica e rimandata alla camera di consiglio del 3 marzo prossimo. Nel frattempo è stato depositato un ulteriore ricorso riguardante atti relativi a un altro progetto del programma straordinario, l'"Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra" da 15,5 milioni di euro.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 15th, 2022 at 5:13 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.