

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Accordo a Genova: Carbonile di levante a Spinelli, Gnv al Terminal Rinfuse

Nicola Capuzzo · Monday, December 19th, 2022

Il complicato puzzle delle aree portuali contese fra i gruppi Spinelli e Msc (fra gli altri) è stato appena risolto in Comitato di gestione dall’Autorità di Sistema Portuale di Genova.

Terreno principale di scontro era il lato di levante del cosiddetto ex carbonile Enel, poco più di 14mila mq che Spinelli chiedeva di accludere all’adiacente licenza assentitagli nel 2021 sul lato ponentino del pontile Ex Idroscalo. Già ad agosto gli uffici dell’ente avevano invitato il Comitato ad accogliere la richiesta, ma il via libera è arrivato solo oggi, dopo che l’approfondimento dell’istruttoria ha evidenziato la preferibilità dell’istanza di Spinelli rispetto a quelle concorrenti.

Per l’area infatti c’erano altre richieste. Quella di Autostrade per installarvi il cantiere del tunnel subportuale è stata rigettata per l’immaturità dell’iter approvativo di tale progetto, tale da far ritenere “non realmente ipotizzabile” la cantierizzazione a partire dal primo marzo 2023. Respinta anche l’istanza di Sogeco, che avrebbe voluto impiantarvi un deposito di gestione vuoti, attività, si legge nella delibera di Comitato, che “dovrebbe preferibilmente trovare collocazione al di fuori della cinta doganale”.

“Irrilevanti e infondate” poi l’ente ha considerato le osservazioni di Superba, che sosteneva la necessità di respingere l’istanza di Spinelli, essendo pendente dal 2017 la propria sull’intera area ex Enel (62mila mq): pretesa insussistente secondo l’Adsp, essendo stata “superata dalla adozione della proposta di adeguamento tecnico funzionale sul diverso sito di Ponte Somalia”.

Maggior attenzione ha invece avuto la richiesta di Stazioni Marittime (controllata del gruppo Msc), che, in ragione della prossima indisponibilità, causa lavori, delle aree finora ‘prese a prestito’ dal Terminal Bettolo per il suo cliente Gnv (altre due società del medesimo gruppo ginevrino), **aveva fatto domanda** per i 14mila mq dell’ex carbonile, in aperta conflittualità con Spinelli (una cui rilevante partecipazione azionaria era passata poco prima ad Hapag Lloyd invece che all’altro pretendente, Msc appunto).

Di fronte però a previsioni di traffico quantomeno fumose (prima un traffico aggiuntivo di 800mila metri lineari considerato “non pienamente attendibile” da Adsp, divenuto nelle successive interlocuzioni “mantenimento” dell’esistente) da parte di Gnv e Stazioni Marittime a confronto di quelle di Spinelli (140mila Teu aggiuntivi nei 4 anni richiesti), l’Adsp ha scelto quest’ultimo. Che

è risultato più appetibile anche sul fronte occupazionale (7 assunzioni dirette più 7 unità equivalenti Culmv), degli investimenti (4,3 milioni di euro per “riempimento/livellamento e pavimentazione provvisoria, predisposizione di una adeguata torre faro, alla realizzazione di un muro di contenimento, sistemazione/adeguamenti vari, acquisizione di 3 semoventi”, contro 760mila euro) e del minor impatto sulla viabilità.

Tuttavia, malgrado da verifiche e ispezioni condotte per l’istruttoria sia emerso come “i compendi assentiti a Stazioni Marittime (P0, P4 e P5 adibiti in esclusiva a Gnv per circa 27.500 mq), potrebbero essere maggiormente ottimizzati” e come il suo traffico potrebbe essere “mantenuto ottimizzando le aree in concessione pluriennale”, l’Adsp, in una sorta di compensazione e rinnegando le proprie preoccupazioni viabilistiche espresse in merito al carbonile (“il flusso/passaggio dei rotabili da Stazioni Marittime all’ex carbonile comporterebbe pesanti disagi e blocchi ad una circolazione portuale in quel punto già di per sé compromessa”) ha accolto un’altra richiesta di Gnv.

La compagnia armatoriale, infatti, nell’ambito della procedura di rinnovo della sua autorizzazione ex articolo 16, ha chiesto un cosiddetto 45bis (affidamento a terzi delle attività della concessione) su 10mila mq del Terminal Rinfuse Genova (società peraltro partecipata da Msc ma controllata da Spinelli), autorizzato anche alla movimentazione di rotabili. Non è tutto, perché Adsp nella relativa delibera ha anche precisato “che, secondo la normativa vigente, non risulta ammissibile il ricorso all’autoproduzione da parte delle compagnie armatoriali, salvo specifica autorizzazione e preventiva istruttoria”. Letta così appare un’apertura notevole rispetto alle [recenti pieghe](#) prese dalla questione a Genova e al fatto che in realtà, la normativa vigente (seppure manchi ancora il relativo decreto ministeriale attuativo) non ritiene ammissibile tout court il ricorso all’autoproduzione laddove, come a Genova, esista un fornitore di manodopera temporanea.

Ma il Comitato è stato ricco. Oltre alla regolazione dei rinnovi degli altri 16, sono stati “approvati – ha spiegato una nota di Adsp – contributi alla formazione e reimpiego del personale Culmv e Culp per complessivi 858 mila euro circa”. Sono stati adottati poi alcuni provvedimenti relativi alle partecipate ed è stato “approvato l’aggiornamento di 4 milioni di euro del Quadro Economico della Convenzione tra l’AdSP e Rfi relativa alla progettazione e realizzazione dell’intervento di riqualificazione del collegamento ferroviario fra parco Rugna/Bettolo e S.Limbania tramite la Galleria Molo Nuovo (P.2930)”. Con questa variante i costi dell’intervento, valutati nel 2019 in 10 milioni di euro, raggiungono quasi i 18. Approvata infine la “revoca parziale e temporanea della concessione a Bettolo di un’area di circa 2 mila mq. necessaria per garantire l’avanzamento del cantiere del nuovo accosto di Calata olii Minerali, già in pieno svolgimento”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, December 19th, 2022 at 11:34 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.

