

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Impugnata la gara per le manovre ferroviarie in porto a Genova

Nicola Capuzzo · Monday, May 15th, 2023

Il bando [emanato un mese fa](#), dopo lunga gestazione, dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per aggiudicare le manovre ferroviarie nel porto di Genova potrebbe essere congelato a breve.

Il concessionario uscente, Fuorimuro servizi di manovra, ha infatti impugnato la documentazione, chiedendo e ottenendo al Tar della Liguria di pronunciarsi sulla sospensiva (l'udienza è stata fissata per venerdì) prima del termine ultimo per il deposito delle offerte, calendarizzato per il 29 maggio. Nessun commento è stato rilasciato dall'impresa amministrata da Guido Porta.

Tuttavia a non convincere Fuorimuro – che nei mesi scorsi aveva proceduto a una [scissione societaria](#) in vista della gara fra i rami manovra e il ramo trazione – sarebbero, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, i numeri del piano economico-finanziario accluso dalla port authority alla documentazione di gara.

In particolare incongruenti sarebbero il costo per il personale previsto nel piano e la clausola inserita nell'offerta tecnica in base a cui otterrà 20 punti (su 75 disponibili) chi proporrà “il totale assorbimento dei lavoratori attualmente impiegati dal concessionario uscente”. Il piano prevede un costo variabile fra il primo e il quinto anno di concessione fra 3,53 e 3,74 milioni di euro, mentre oggi Fuorimuro spenderebbe di più: l'ultimo bilancio approvato (2021) riporta un costo del personale pari a 6,3 milioni di euro, per due terzi circa (4,2 milioni di euro) riconducibile al personale di manovra (essendo i lavoratori restanti impegnati nell'attività di trazione, in capo, dopo la scissione, successiva al bilancio, a Fuorimuro impresa ferroviaria).

Da precisare che l'assorbimento dei dipendenti del concessionario uscente secondo l'Adsp potrà avvenire anche “mediante l'eventuale impiego in servizi aggiuntivi proposti in sede di offerta”, il che potrebbe spiegare il suddetto gap, anche alla luce del fatto che il piano ha calcolato il costo del personale considerando “il monte turni complessivo da erogare mediamente ogni anno” e anche “i casi di raddoppio delle squadre nei giorni e turni di punta” in funzione dei traffici attesi.

Altro aspetto critico destinato all'attenzione del Tar quello relativo al mix fra ricavi di terminalizzazione (cioè derivanti dalla manovra fra terminal portuale e parco ferroviario) e di composizione/scomposizione (laddove le manovre sono più complesse per l'impossibilità di

formare il treno nel terminal a causa della lunghezza dei binari). Oltre alla previsione, come tariffe a base di gara, ribassabili (rispettivamente 575 e 850 euro), di cifre inferiori a quelle attualmente applicate, il problema riguarderebbe una sopravvalutazione della seconda componente, che oggi si applicherebbe a qualche centinaio di treni e non ai circa 2.600-3.000 preventivati dal piano dell'Adsp.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 15th, 2023 at 11:45 am 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.