

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dal Terminal Rinfuse a Calata Concenter: ecco i dossier del porto di Genova sui quali la magistratura indaga

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 7th, 2024

Sono tre le pratiche ‘portuali’ parte dell’inchiesta della Procura di Genova che ha portato alle misure cautelari imposte stamane, fra gli altri, all’ex presidente dell’Autorità di sistema portuale di Genova Paolo Emilio Signorini, agli imprenditori Aldo e Roberto Spinelli e al presidente della Regione Liguria Giovanni Toti.

Quest’ultimo, stando a quanto comunicato dalla Procura, è indagato per corruzione anche per l’impegno assunto con gli Spinelli per “velocizzare e approvare la pratica di rinnovo per trent’anni della concessione del Terminal Rinfuse alla Terminal Rinfuse Genova” (Trge), controllata al 55% da Spinelli e partecipata da Msc. A Signorini viene contestato di essersi impegnato “ad accelerare la calendarizzazione della pratica (di Trge, *n.d.r.*) in Comitato di Gestione”.

Il riferimento è a quanto avvenne nell’estate-autunno del 2021, quando la società controllata da Spinelli (nella quale un anno più tardi è entrata al 49% la compagnia di navigazione Hapag Lloyd) fece domanda per il rinnovo della concessione. I punti spinosi erano molti, tanto che la pratica si trascinò per mesi, chiudendosi solo a fine anno.

Innanzitutto all’epoca vigeva ancora il divieto di doppia concessione (previsto dall’articolo 18 comma 7 della legge n.84 del 1994), che in teoria avrebbe impedito a un terminalista già concessionario di beneficiare di una seconda concessione destinata alla movimentazione della medesima merceologia. Eppure il piano di impresa presentato da Terminal Rinfuse Genova per il rinnovo fu approvato, malgrado, a suggerito del cambio azionario avvenuto pochi anni prima, valorizzasse il parziale cambio di destinazione d’uso (l’adeguamento tecnico funzionale ottenuto nel 2019) puntando principalmente sui rotabili (con previsioni di traffico inferiori a quanto poi realizzato), che tanto Spinelli quanto Msc movimentavano (e movimentano) anche su altre aree del porto.

Altro aspetto controverso e collegato al precedente riguarda la durata. Vero che l’Adsp ridusse a 30 anni l’originaria richiesta di 40 ma l’orizzonte appariva comunque lungo per un’area che, in ragione della nuova diga foranea, sarà destinata a cambiare radicalmente destinazione d’uso a favore dei container. Ragion per cui, secondo alcuni osservatori, sarebbe stato opportuno un rinnovo più di breve termine, in vista di una messa a gara organica una volta completati i lavori del nuovo molo frangiflutti. Tanto che per rispondere a tale criticità una clausola ad hoc fu inserita in

limine mortis, anche se favorevole per il concessionario. Che non **tardò** in effetti a darvi **seguito**, monetizzando e candidandosi alla gestione di un nuovo maxi terminal container da 360mila mq e banchina lineare di 1,8 km.

Infine contestuale al rinnovo di Terminal Rinfuse Genova fu il rigetto dell'istanza su parte delle medesime aree presentata da Superba (società del Gruppo Pir), con l'accoglimento di lì a poco della richiesta di quest'ultima di trasferirsi a Ponte Somalia, fonte come è noto di un'ingarbugliata vicenda ancora lungi dal concludersi (pendono cinque ricorsi al Tar, almeno due esposti in Procura e una **farraginosa procedura autorizzativa**).

Il secondo dossier citato dalla Procura è quello relativo al carbonile ex Enel, con la contestazione a Toti e Signorini di aver favorito Spinelli nell'assegnazione della concessione e nella sua “occupazione abusiva”. L'area in questione è proprio il tassello di congiunzione fra la concessione ‘storica’ di Spinelli e quella di Terminal Rinfuse Genova; il gruppo negli ultimi anni ne ha assunto via via il controllo in diverse tappe (non senza contestazioni e istanza concorrenti da parte di altri operatori, dalla stessa Superba a **Steinweg – Gmt**) e non a caso ha recentemente presentato domanda per poter accoppare i pezzi di porto a vario titolo controllati.

Da ultimo l'accusa a Toti e Signorini di essersi impegnati per “agevolare l'imprenditore nella pratica del ‘tombamento’ di Calata Concenter (approvata dal Comitato di Gestione in data 29.7.2022)”. In quell'occasione in realtà il Comitato **approvò l'aggiornamento** del piano straordinario delle opere. Era quel documento, predisposto dal commissario per la ricostruzione del Morandi Marco Bucci, a prevedere ex novo (peraltro destinandogli 30 milioni di euro di fondi post Morandi) il tombamento della calata, **auspicato esplicitamente** da Spinelli pochi mesi prima. L'Adsp si limitò in quel caso (come sempre del resto con gli aggiornamenti del piano) a prenderne atto, anche se poi in effetti **si spese con successo** per negoziare con la Soprintendenza le condizioni per rinunciare al niet al riempimento apposto da quest'ente anni prima.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Terremoto giudiziario sul porto di Genova: misure cautelari per Signorini, Spinelli, Toti e Vianello

Le telefonate infuocate fra Aponte, Signorini e Spinelli e le minacce di esposti in Procura

This entry was posted on Tuesday, May 7th, 2024 at 1:34 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.

