

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dalla diga, al nuovo Prp, agli altri terminal: l'effetto a cascata della sentenza su Spinelli

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 16th, 2024

Appena travolto dall'inchiesta che ha portato agli arresti e poi al patteggiamento, fra gli altri, del suo ultimo presidente, Paolo Emilio Signorini, in carica per quasi 7 anni, [la sentenza del Consiglio di Stato](#) che ha ieri annullato la concessione del Genoa Port Terminal di Spinelli e Hapag Lloyd è un'altra bufera per il porto di Genova e l'Autorità di sistema portuale, dagli effetti difficilmente prevedibili ma senz'altro significativi.

Innanzitutto c'è l'immediato. La port authority deve eseguire la sentenza e che debba farlo subito o entro i due mesi del potenziale (ma improbabile: il margine è il difetto di giurisdizione) ricorso di Spinelli in Cassazione (o i 30 giorni della revocazione), cambia poco, i tempi sono strettissimi e le strade percorribili impervie. Una è quella di intimare a Spinelli l'occupazione abusiva, costringerlo quindi a chiudere (immediatamente o fra due mesi che sia) e a quel punto mettere a gara il compendio, previa però una scelta sulla sua destinazione.

Confermare quella del Piano regolatore portuale vigente (multipurpose) presenta difficoltà: se lo si facesse per un orizzonte temporale lungo, si farebbe una gara senz'altro appetibile (ad esempio da un gruppo importante come Grimaldi, in cerca di alternative al Terminal San Giorgio passato ai soci, Ignazio Messina & C., dei suoi principali competitor, la Msc controllante anche dei Gnv), ma si rinnegherebbe la progettualità di lungo termine. Che ha portato a realizzare la nuova diga foranea, con conseguenze inimmaginabili dato che la sostenibilità finanziaria dell'opera e i relativi prestiti Pnrr e Bei, quasi 800 milioni di euro, poggiano sull'ipotesi che a Sampierdarena si facciano container (2 milioni di Teu a partire dal 2027 e poi a crescere), tanto da aver portato l'Adsp a prevedere già il riempimento di Calata Concenter e preconizzare almeno quello di Calata Giaccone (anche in accordo con la visione dettata dal sindaco Marco Bucci). Una destinazione multipurpose di breve durata non attrarrebbe invece alcun operatore, se non al limite la stessa Spinelli, ma non certo Hapag Lloyd, che nel gruppo genovese era entrata con la prospettiva di disporre di un terminal container in grado di accogliere grandi navi portacontainer fino al 2054 nel centro di Sampierdarena.

In ogni caso questa strada comporterebbe delicate ricadute sociali sulle centinaia di dipendenti di Spinelli – che per mesi, anche ipotizzando qualche (ardita) forma di clausola sociale in capo al futuro successore, rischierebbero di restare senza lavoro – e sui traffici genovesi e il relativo indotto.

Del resto non meno perigliosa appare l'ipotesi di provare a 'salvare' la concessione, con qualche artificio giuridico che congeli lo status quo, magari a fronte della rinuncia temporanea alla prevalenza della movimentazione di traffico container, in attesa di una modifica verso i container della destinazione. Attesa ovviamente non breve dato che gli strumenti (variante al Piano regolatore portuale vigente, adeguamento tecnico funzionale, adozione del nuovo Prp) hanno tutti orizzonti piuttosto lunghi.

Inoltre su tale ipotesi pende la spada di Damocle della potenziale richiesta di Psa-Sech al Consiglio di Stato di far ottemperare la sentenza. Una possibilità cui Psa potrebbe magari rinunciare, ma certo non senza contropartite, magari da attingere dai traffici Hapag che a partire dal 2025, con l'avvio della nuova partnership Gemini (con Maersk), sono (erano) in parte destinati proprio al Genoa Port Terminal. Questo ovviamente ammesso e tutt'altro che concesso che l'azionista di minoranza tedesco non decida per un abbandono (nel caso, conflittuale) dell'operazione Spinelli e si orienti sul terminal che il partner danese gestisce a Vado Ligure. E, ammesso e ancor meno concesso, che nessun'altro (ad esempio Msc) eccepisca sull'eventualità che l'Adsp non metta a gara un compendio la cui concessione è stata annullata dal Consiglio di Stato e la cui destinazione è stata cambiata.

Non è finita. I patteggiamenti dell'inchiesta summenzionata hanno aperto un'incognita su come Adsp possa porsi innanzi ad atti, in primis la proroga trentennale del Terminal Rinfuse Genova, che sono stati oggetto di corruttela giudiziariamente acclarata. E il riferimento dei giudici del Consiglio di Stato all'inchiesta penale avente per protagonista "lo stesso operatore economico portuale concorrente, in tesi beneficiario di affidamenti illegittimi", con l'uso del plurale che evidentemente vi ricomprende non solo l'affidamento illegittimo del Genoa Port Terminal, difficilmente potrà passare inosservato a palazzo San Giorgio.

Tanto più se si considera che, a quasi tre anni dalla proroga, il mancato rispetto da parte di Trge del **piano di impresa che l'ha giustificata** appare per certe merceologie evidente: i rotabili movimentati avrebbero dovuto essere 200mila metri lineari nel 2022, 300mila nel 2023 e 400mila nel 2024. In quasi tre anni, invece, su quelle banchine non risulta sia stato imbarcato/sbarcato alcun rotabile e del resto lo stesso Genoa Port Terminal rispetto al 2021 ha perso oltre il 20% del traffico (a causa delle linee chiuse da Tirrenia).

A palazzo San Giorgio (cui potrebbe arrivare anche una richiesta danni monstre da parte Psa) nel prossimo futuro dovranno essere fatte attente riflessioni anche su quanto è scritto nelle altre concessioni portuali del sistema portuale genovese e savonese, appurando in primis se esse siano (e quanto) coerenti con il Piano Regolatore Portuale vigente in termini di attività da svolgere e merceologie da movimentare. Si pensi che la sentenza del Consiglio di Stato richiama il fatto che l'attuale Prp riconosce nel bacino portuale di Sampierdarena l'esistenza di due soli poli container, Sech e Terminal Messina (oggi Intermodal Marine terminal).

Proprio quest'ultimo, però, anche a causa delle limitazioni imposte dal cono aereo, di mancati dragaggi e di lavori infrastrutturali in ritardo (riempimento Ronco – Canepa) oltre che della crescita dimensionale media delle navi portacontainer, ha preferito riconvertire le attività in banchina verso il business dei rotabili (autostrade del mare e auto nuove) e dei carichi break bulk, con conseguente **annuncio di richiesta all'Adsp di aggiornare** anche il proprio titolo concessorio (da prevalenza container a multipurpose). Il tutto con un progetto della nuova diga che, invece, confida anche su un significativo traffico container destinato nei prossimi anni proprio all'ex Terminal Messina oltre che a Sech, Bettolo e Genoa Port Terminal.

Insomma l'orientamento espresso dalla sentenza del Consiglio di Stato a proposito della coerenza fra Piano regolatore portuale e attività in banchina rischia non solo di travolgere Spinelli ma potrebbe anche indurre la port authority genovese a correre a riparare al disordine burocratico e pianificatorio che pare regnare sotto la Lanterna.

Nell'immediato il deputato e vice ministro al Mit, Edoardo Rixi, ha chiesto, all'autorità portuale, "alla luce della sentenza del Consiglio di Stato sul terminal Gpt di attivare immediatamente un tavolo tecnico per trovare una soluzione che garantisca la continuità dei traffici commerciali e del lavoro portuale".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, October 16th, 2024 at 2:03 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.