

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Hapag Lloyd contrariata dalla soluzione ponte al caso Spinelli a Genova

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 8th, 2025

Il primo armatore, per volumi di container, del porto di Genova potrebbe presto cambiare aria.

È quanto si ventila, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, in una lettera inviata da Hapag Lloyd all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, dopo che dal Comitato di gestione (in programma per oggi e terminato con un rinvio a lunedì prossimo) è filtrata (su *Il Secolo Xix*) la soluzione predisposta dall'ente per fronteggiare la sentenza con cui il Consiglio di Stato ha [annullato la concessione](#) del Genoa Port Terminal, centro nevralgico nel cuore del porto di Genova dell'attività del gruppo Spinelli, di cui il colosso anseatico detiene il 49% del capitale.

Stando al quotidiano genovese (di proprietà peraltro della famiglia di Gianluigi Aponte, patron di Msc), l'ente, concretando una delle [ipotesi emerse fin dalla prima ora](#), si sarebbe orientato, previo parere dell'Avvocatura di Stato, su una soluzione che garantisca all'accoppiata Spinelli – Hapag Lloyd, almeno temporaneamente fino a fine giugno, il mantenimento del titolo. L'appiglio suggerito dai legali dello Stato sarebbe l'interpretabilità del concetto di “prevalenza” di traffico container cui la sentenza rimanda.

Il Consiglio di Stato, cioè, cassando la pronuncia di primo grado, ha statuito l'illegittimità di una concessione che non rispetta il Piano regolatore portuale laddove non indica le operazioni eseguibili sull'area, così consentendo di fatto a Spinelli di operarvi prevalentemente traffico contenitori, in difformità appunto da quanto previsto dal Prp. I giudici, però, non si sono soffermati sul concetto di prevalenza ed è qui che l'Avvocatura avrebbe suggerito all'Adsp di cercare una via d'uscita.

Così l'ente avrebbe ipotizzato il rilascio a Spinelli di una concessione provvisoria (e di impostare con gli stessi criteri quello di una definitiva) condizionata all'effettuazione di un traffico container non prevalente rispetto agli altri. “Non prevalenza” che sarebbe definibile, secondo l'Adsp, in due modi. O individuando una porzione minoritaria dei 148mila mq del terminal da destinarsi ai contenitori. O, in subordine, limitandosi a traffici intramediterranei (laddove tale concetto rimanderebbe a non meglio precisati limiti alle dimensioni di navi portacontainer operabili dal terminal).

Tale soluzione, che secondo l'Avvocatura garantirebbe l'ottemperanza della sentenza (e il

disinnesco delle [diffide in tal senso](#) ricevute da Palazzo San Giorgio e spedite da Grimaldi e da Psa), potendo inoltre l'ente richiamarsi al Regolamento del Codice della navigazione quanto all'esigenza di tutelare l'interesse pubblico, consistente nella continuità operativa delle aree demaniali e nella preservazione dell'occupazione, ha però suscitato l'accesa contrarietà del socio di minoranza di Spinelli.

Fonti vicine ad Hapag Lloyd riferiscono infatti di una missiva piccata inviata a palazzo San Giorgio. Il liner tedesco che, in vista del lancio a febbraio della nuova alleanza Gemini (con la danese Maersk), aveva previsto una riorganizzazione dei propri servizi su Genova imperniata sul ruolo prioritario del Genoa Port Terminal di Spinelli, dovrebbe infatti cambiare programmi in fretta e furia e rivolgersi alla concorrenza, spuntandone presumibilmente condizioni meno vantaggiose.

Da cui la ventilata minaccia di spostare non meglio precisati ma significativi volumi su altri scali. Una minaccia, però, non particolarmente preoccupante per l'Adsp dal momento che l'alternativa più plausibile (ancorché non esplicitata) sarebbe il Vado Gateway di Vado Ligure, dove Maersk gestisce un terminal, ma per la port authority, che amministra anche quello scalo, cambierebbe poco o nulla. I terminal di La Spezia e Livorno, gestiti da competitor (rispettivamente Contship e Grimaldi), del resto potrebbero non offrire ad Hapag condizioni più vantaggiose di quelle ottenibili dai competitor genovesi, anche tenuto conto della distanza dalla soluzione ottimale.

Una seconda lettera risulta sia stata fatta pervenire anche da Psa: al suo interno diffida e opposizione all'ipotesi di una proroga dell'attuale concessione a Spinelli anche se con una prevalenza di movimentazione e/o di spazi nel settore delle merci varie e dei rotabili rispetto ai container.

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, January 8th, 2025 at 10:30 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.