

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Per Spinelli si apre il fronte autoparco a Cornigliano

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 28th, 2025

L'autoparco di Genova, l'area attrezzata che dovrebbe cioè servire da polmone per gli autotrasportatori in entrata e uscita dal porto, non è più un miraggio per la categoria che da tempo ne chiede la realizzazione.

L'Autorità di sistema portuale, infatti, in una nota a SHIPPING ITALY, ha fatto sapere che “sta agendo per entrare nelle disponibilità delle aree per la realizzazione dell'autoparco a partire da aprile 2025”. La precisazione è arrivata a margine di una comunicazione con cui l'ente ha fatto il punto sul primo dei grandi appalti del “programma straordinario” post Morandi, quello dedicato al ridisegno della viabilità portuale e di collegamento con quella ordinaria e autostradale, aggiudicato per 128 milioni di euro nel dicembre 2019 a una cordata guidata da Pizzarotti.

Parte di questo intervento, che [avrebbe dovuto richiedere](#) tre anni di lavori e il cui quadro economico è passato fra varianti e sovraccosti da 134 milioni di euro a 167, è appunto la costruzione dell'autoparco in prossimità del realizzando varco di ponente. Se, come sostiene l'Adsp, “il progress di avanzamento della connessione viaria portuale Ponente-San Benigno (colonna portante dell'intervento, *ndr*) è al 90% e tutto l'appalto è all'80%”, l'autoparco invece deve ancora cominciare, dal momento che le “aree (circa 41mila mq, cosiddetta Erzelli 2, *ndr*) sono in locazione ad un soggetto privato da parte di Società per Cornigliano”.

Il soggetto in questione è il gruppo Spinelli, che, dopo averle occupate per anni [illegittimamente](#) (secondo una sentenza del Consiglio di Stato) quale base logistica per la movimentazione di container vuoti, a partire da novembre 2021 ne è diventato legittimo affittuario a valle di una gara che prevedeva un biennio di contratto rinnovabile per altri tre anni.

La proroga è stata richiesta e concessa e Società per Cornigliano conferma che il contratto scadrà alla fine di ottobre 2026, evidenziando però come fin dal bando fu prevista una clausola in base a cui “le aree potranno altresì essere interessate da provvedimenti (anche di occupazione temporanea) assunti con carattere temporaneo e/o d'urgenza a seguito di richieste a tal fine formulate dal Commissario o da Adsp (...), così da portare ad una rimodulazione dello stato e disponibilità delle medesime”.

Qualora cioè la port authority di Genova, con o senza l'appoggio del commissario per il piano straordinario (l'ex sindaco Marco Bucci, intanto divenuto presidente della Regione Liguria), ritenga di aver bisogno delle aree (di cui, fin dagli accordi di sottrazione alle funzioni siderurgiche

del 2005, era la destinataria finale), potrà semplicemente farlo presente a Spinelli, obbligandolo ipso facto a consegnarle, ovviamente vuote. Un'esigenza che, fanno notare fonti vicine al dossier, appare oggi impellente, onde evitare che Pizzarotti possa rivalersi sull'ente per l'indisponibilità dell'area e l'impossibilità quindi di portare in porto l'appalto (e il relativo incasso).

L'ipotesi, tuttavia, non pare comprensibilmente scaldare il cuore all'affittuario: “Da parte nostra c'è disponibilità a collaborare, ma abbiamo un regolare e valido contratto di locazione. Dobbiamo trovare delle soluzioni, vedremo” ha spiegato Mario Sommariva, presidente del Gruppo Spinelli, che in queste ore è impegnato in un'altra complessa partita con l'Adsp.

L'ente, infatti, avrebbe rigettato (condizionale d'obbligo in assenza di ufficialità) una prima ipotesi del nuovo layout del Genoa Port Terminal che Spinelli gli avrebbe proposto a valle della [procedura](#) (ex art.10 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione) per il rilascio al gruppo di una concessione provvisoria di sei mesi fino alla pronuncia sui ricorsi contro la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato quella rinnovata dall'Adsp nel 2018. E un secondo disegno verrà ora esaminato, anche se l'ente per primo è consapevole di navigare a vista data la peculiarità della situazione.

Il testo di legge sarebbe ambiguo e l'Adsp non è certa di avere margine per imporre, laddove non lo faccia l'aspirante concessionario, un layout rispettoso dell'interpretazione data alla sentenza (che si ritiene ottemperabile correggendo il vizio da essa individuato e cioè la carenza di indicazioni sulla merceologia prevalentemente movimentabile nel terminal, che per il piano regolatore portuale non deve essere il container). Il timore è che, facendolo, Spinelli possa impugnare l'atto, ottenerne magari la sospensione e congelare lo status quo, esponendo l'ente all'accusa (peraltro già ventilata da Psa e Grimaldi) di non ottemperare alla sentenza.

D'altro canto consentire sine die a Spinelli di proporre layout non conformi al criterio stabilito per ottemperare alla sentenza porterebbe al medesimo risultato, mentre l'opzione di un'ottemperanza radicale – con annullamento della concessione e sfratto immediato a Spinelli in attesa di una riassegnazione per la quale ci vorrebbero mesi – è stata scartata da subito perché ritenuta in contrasto con l'interesse pubblico alla preservazione dei traffici e alla tutela dei circa 150 posti di lavoro facenti oggi capo a Genoa Port Terminal.

Un puzzle complicato al momento senza soluzione, che le eventuali ulteriori frizioni sul tema autoparco potrebbero ulteriormente complicare.

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 Tuesday, January 28th, 2025 at 10:31 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.

