



Ministero
delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità
Commissione ministeriale D.M. 22 maggio 2024 n.37



AUTORITÀ' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

RELAZIONE SUGLI ESITI DELL'ATTIVITÀ' ISPETTIVA



luglio - dicembre 2024

SOMMARIO

1.Premessa.....	4
2. L'organizzazione dell'AdSP di Genova -informazioni di carattere generale.....	5
2.1 Aspetti organizzativi.....	6
2.2 Gestione del personale amministrativo	7
2.3 I Piani Regolatori Portuali degli scali del Sistema	8
3. Il contesto generale in cui opera l'AdSP MLO – La relazione annuale 2023 – Il referto della Magistratura contabile - sezione controllo enti della Corte dei Conti (Determinazione del 16 maggio 2024, n. 77).....	9
3.1 Pianificazione e sviluppo del porto. Il Piano Operativo Triennale vigente e la revisione annuale.....	9
3.2 Sulle attività in ambito portuale	11
3.3 Sulla gestione del demanio.....	12
3.4 Notizie in merito ai canoni, alla loro determinazione, ai tempi di riscossione, all'ammontare dei canoni non riscossi ed alle azioni di recupero per morosità.....	14
3.5 Deliberazione del 16 maggio 2024, n. 77 Corte dei conti- Sezione controllo Enti. Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'AdSP (es. fin. 2021).....	16
3.6 Andamento delle attività portuali.....	24
4.Resoconto delle attività ispettive - (9 luglio /6 settembre).....	24
4.1 Audizioni in remoto.....	25
4.2 Accesso alla sede dell'Ente - (5 e 6 settembre 2024)	26
5. Annotazioni e rilievi sui singoli procedimenti e rapporti concessori.....	26
5.1 Ex Carbonile lato ponente e levante alla Spinelli S.r.l.	27
5.2 Concessione ex Itar presso il ponte ex Idroscalo	37
5.3 Istanza per il rilascio di una concessione in area ex Idroscalo	40
5.4 Riempimento Calata Concenter	42
5.5 Concessione alla Terminal Rinfuse Genova.....	45
5.6 Altre concessioni esaminate rilasciate dall'Ufficio territoriale di Genova.....	54
5.6.1 Concessione demaniale marittima alla società Porto turistico Camillo Luglio S.r.l. (ora "Marina Genova Aeroporto S.p.a.).....	55
5.6.2 Concessione demaniale rilasciata alla società C. Steinweg – GMT S.r.l.....	55
5.6.4 Concessione demaniale soc. Hennebique S.r.l.	57
5.6.5 Concessione demaniale soc. Superba	59
5.6.6 Concessione demaniale soc. Amico& Co. S.r.l.....	67
5.6.7 Accordo sostitutivo di concessioni rilasciato a Amico & Co. S.r.l. – Consorzio Assistenza Nautica del Porto di Genova - Gatti S.r.l. – Genoa Sea Service S.r.l. per aree site nel cd. "Compendio di Levante" del porto di Genova.	69
5.6.8 Concessione demaniale rilasciata alla soc. Spinelli S.r.l.	71
5.6.9 Licenza per subingresso parziale ex art. 46 cod. nav. Spinelli.....	75

8. Sui contenuti e sugli esiti della verifica interna di carattere straordinario espletata dall'Ufficio del RPCT (Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza)	86
9. Conclusioni.....	92
9.1. Sull' esame dei fascicoli delle CC,DD,MM.	92
9.2. Sulla revisione della struttura organizzativa e sulle misure rilevanti per il rafforzamento della prevenzione amministrativa.....	95
9.3 Sui rapporti concessori di durata superiore al quadriennio [REDACTED]	97
10. ELENCO ALLEGATI.....	102

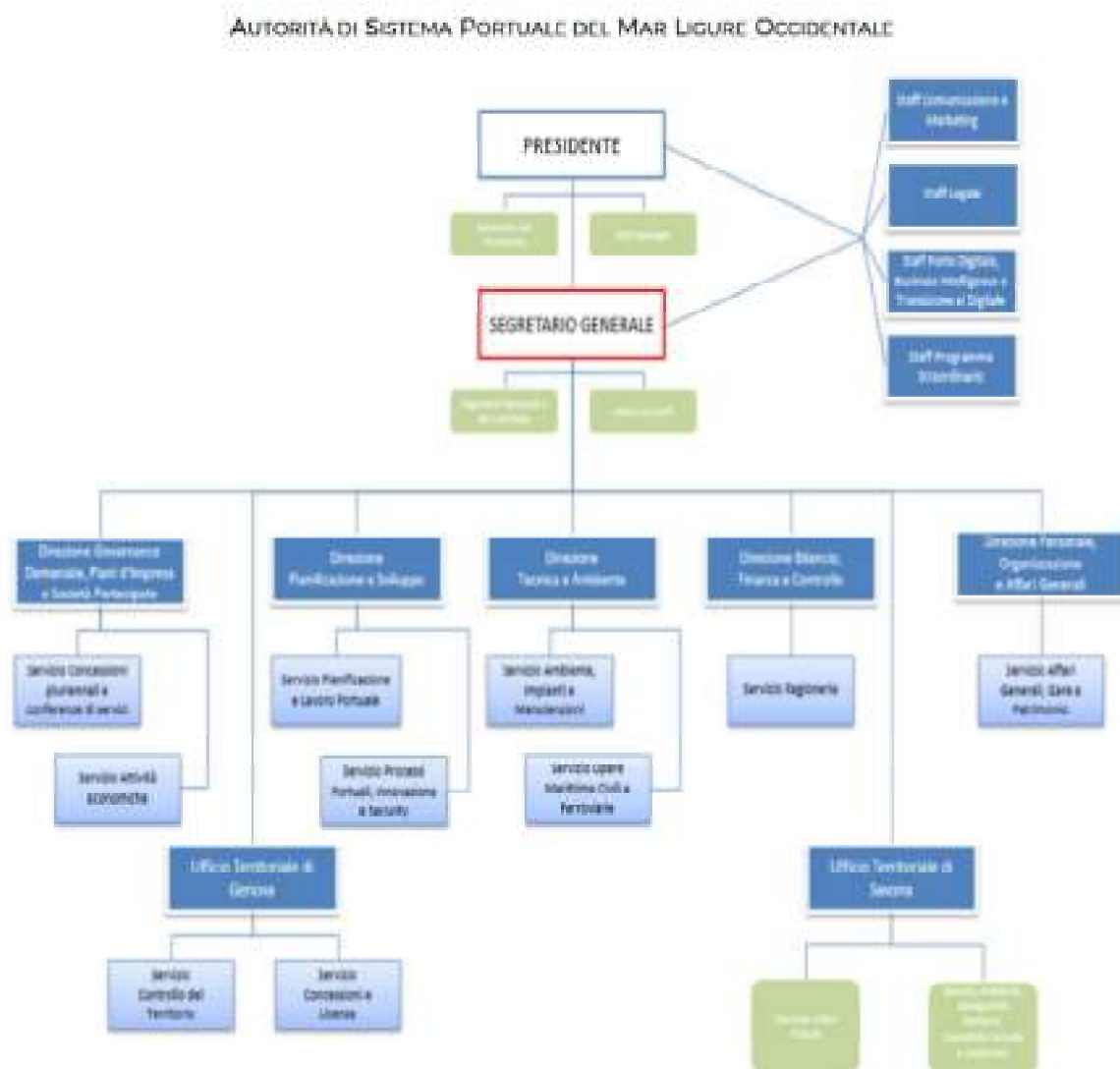
1.PREMESSA

La presente relazione costituisce l'atto conclusivo delle attività condotte dalla commissione ispettiva designata, nella sua composizione definitiva, con decreto dirigenziale a firma del titolare della direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità, nell'esercizio della funzione concernente la *vigilanza sulle autorità di sistema portuale*, affidatagli dall'art.6, comma 2, del DPCM 30 ottobre 2023, n. 186 - *Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* - incardinata, quanto alle competenze dei dirigenti non generali del MIT, nella divisione 5^a - di cui all'art.4, comma 2, del DM n.151 del 30 maggio 2024.

La designazione dei componenti della commissione e l'individuazione del mandato ispettivo è oggetto, inizialmente, del decreto dirigenziale n. 37 in data 22 maggio 2024 (**allegato 1**) e quindi del decreto n.38 in data 13 giugno 2024 con il quale è stato sostituito uno dei componenti (**allegato 2**). Il mandato ispettivo è stato conferito, in particolare, con la finalità di “...svolgere attività ispettiva tecnica in ordine alle procedure di rilascio di atti di concessione demaniale da parte dell'AdSP del mar Ligure occidentale (n.d.r., da adesso solo AdSP) e comunque rispetto ad ogni altro fatto, atto o notizia a tali procedure collegati, rilevanti ai fini amministrativi”. L'ampio mandato conferito scaturisce, pertanto, dall'esigenza di verificare gli effetti [REDACTED] e le attività amministrative in corso. L'oggettiva complessità delle fattispecie analizzate è anche alla base del termine complessivo che è stato necessario per dare compiuto seguito al mandato ispettivo conferito. Sul fondamento delle risultanze documentali e probatorie acquisite, nello svolgimento delle attività ispettive, le quali hanno generato la formazione di una significativa mole documentale, corposa ed articolata, comprensiva degli atti [REDACTED] e delle attività di verifica straordinaria espletate dalla stessa AdSP, la Commissione, con la presente espone - con criteri di sintesi- gli esiti istruttori e le proprie valutazioni conclusive.

2. L'ORGANIZZAZIONE DELL'ADSP DI GENOVA -INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

L'assetto organizzativo dell'AdSP è graficamente descritto a pag 75 del PIAO 2024 2026¹



Come si evidenzierà meglio nel corso della relazione, assume un rilievo peculiare , nella disamina dell'organigramma, la presenza di uno staff dedicato all'attuazione del programma straordinario delle opere, l'affidamento, a due distinti elementi di organizzazione,

¹ https://piao.dfp.gov.it/data/documents/96790/PIAO_2024_2026.pdf

delle competenze sui titoli concessori (pluriennali e per licenza) e l'affidamento delle attività ispettive sul rispetto delle norme in tema di sicurezza dei luoghi di lavoro nell'ambito della direzione pianificazione e sviluppo.

2.1 ASPETTI ORGANIZZATIVI

Con il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 217 dell'8 settembre 2023 (**allegato 3**) , a seguito delle dimissioni rassegnate dal Presidente Paolo Emilio Signorini è stata avviata la gestione commissariale dell'Ente con la nomina dell'avv. Paolo Piacenza – che ricopriva il ruolo di Segretario Generale - a Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, fino al ripristino degli ordinari organi di vertice, attribuendogli i poteri e le attribuzioni indicati all'art. 8 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 e ss.mm.ii.

Il Commissario straordinario pro-tempore, tenuto conto della contemporanea mancanza della figura del Segretario Generale, nell'urgenza di assicurare la piena operatività e la regolare prosecuzione dell'attività dell'Ente, anche tenuto conto della temporaneità della fase commissariale limitata al tempo strettamente necessario al ripristino degli ordinari organi di vertice, ha ritenuto opportuno confermare le deleghe già esistenti (decreto n. 932/2023) e individuare una ripartizione di funzioni e incarichi declinati nei decreti n. 931 e 1038 del 2023 (**allegati 4,5 e 6**).

Con DM n. 161 del 12/06/2024 e DM n. 162 del 13/06/2024 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha confermato la gestione commissariale e ha conferito gli incarichi di Commissario straordinario e Commissario aggiunto con decorrenza dal mese di giugno del corrente anno, con la nomina del Contrammiraglio Massimo Seno nelle funzioni di Commissario straordinario e del Prof. Alberto Maria Benedetti nelle funzioni di Commissario straordinario aggiunto.

I Commissari, a seguito di mirati incontri con il quadro dirigente e, segnatamente, con la Direzione competente in materia di gestione del personale, hanno adottato i sottoindicati decreti necessari a dar seguito, senza sospensioni, all'attività amministrativa:

- Decreto n. 582 del 20 giugno 2024, con il quale sono state confermate le deleghe e gli incarichi ad interim già presenti nella precedente gestione commissariale;
- Decreto n. 701 del 31 luglio 2024, con il quale è stato individuato, nella figura del segretario generale, il Datore di Lavoro ex Dlgs. 81/2008;
- Decreto n. 711 del 2 agosto 2024, con il quale, ad ulteriore specificazione del sopra citato decreto n. 582/2024, sono state conferite alcune deleghe ai Direttori dell'Ufficio Territoriale di Genova, dell'Ufficio Territoriale di Savona e della Direzione Governance Demaniale e Società partecipate in ordine a specifiche tipologie di autorizzazioni di minor complessità, concernenti utilizzazioni di breve durata del demanio marittimo portuale, in un'ottica di maggior efficacia dell'azione di gestione e di semplificazione delle procedure.

2.2 GESTIONE DEL PERSONALE AMMINISTRATIVO

Nell'anno 2023 in continuità con le precedenti annualità, si rileva il progressivo rafforzamento della pianta organica, a seguito dell'ampliamento di quest'ultima (Deliberazione di Comitato prot. n. 78/2/2021 del 2 dicembre 2021, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile con nota 39493 del 30 dicembre 2021), che ha portato da 282 a 335 il numero massimo di personale occupabile dall'Ente.

Il ricambio generazionale iniziato a partire dal 2017 e non ancora concluso, ha generato un notevole incremento del livello di scolarizzazione, con un aumento significativo del personale laureato o con titolo di studio post-lauream. In evidenza l'aumento esponenziale del personale laureato: si è passati dal 39% circa di laureati al 1° gennaio 2017 al 69% al 31 dicembre 2023. Contestualmente, si rileva la progressiva riduzione del personale con titoli di studio inferiori al diploma di scuola secondaria superiore, dal 29% del 1° gennaio 2017 all'8% del 31 dicembre 2023.

La rappresentanza femminile è andata progressivamente aumentando a partire dal 1° gennaio 2017 fino a raggiungere la quota del 49% sul totale al 31 dicembre 2023, con uno scarto percentuale di soli 2 punti rispetto alla componente maschile presente nell'Ente. La parità di genere, è raggiunta anche rispetto ai ruoli organizzativi, sia dirigenziali (n. 10 donne e n. 9 uomini) sia di Responsabili di Ufficio (n. 29 donne e n. 23 uomini).

2.3 I PIANI REGOLATORI PORTUALI DEGLI SCALI DEL SISTEMA

In relazione al Piano Regolatore Portuale ² nel 2023 sono stati avviati i lavori per la redazione dei nuovi Piani Regolatori Portuali di Genova e Savona-Vado Ligure. L'attività è svolta dalle strutture dell'Ente, congiuntamente alle società componenti il Raggruppamento Temporaneo di Imprese aggiudicatario del servizio di urbanistica e ingegneria (contratto sottoscritto il 17 aprile del 2023): BPT Infrastrutture Spa, Acquatecno S.r.l., Servizi Tecnici S.r.l., Systematica S.r.l., Ambiente Spa, One Works Spa, KPMG Spa.

In particolare, tra i profili sviluppati, per entrambi i porti di Genova e di Savona/Vado Ligure, emergono i seguenti approfondimenti:

- analisi trasportistica sia della rete stradale sia di quella ferroviaria, con analisi (modellazioni) e confronto dello stato attuale e dello scenario di riferimento (a opere programmate/approvate e in via di realizzazione);
- analisi ambientale sullo stato dell'arte di tutte le componenti ambientali (aria, acqua, rifiuti, rumore, etc.), sistematizzazione delle progettazioni ambientali in essere e modellazioni relative a impatto acustico ed emissioni in atmosfera, sia per lo stato attuale, sia per lo scenario di riferimento;
- creazione di un sistema informativo geografico per i profili pianificatori che ha raccolto e rappresentato tutte le informazioni disponibili per varie tematiche: infrastrutture di accesso stradali e ferroviarie, opere portuali, interventi ambientali, mobilità dolce, assi di forza, interventi di riqualificazione in ambito urbano e portuale, etc.;
- analisi delle aree di co-pianificazione definite dal DPSS e sviluppo di possibili ipotesi di riqualificazione, percorsi verdi e ciclopedonali, cura del margine;

² <https://www.portsofgenoa.com/it/strategia-sviluppo/pianificazione-strategia/piano-regolatore-sist-port/piano-regolatore-ge.html>

- analisi macroeconomica e approfondimenti sulle tendenze dei singoli settori di attività: merci containerizzate, merci convenzionali/rotabili, rinfuse liquide, rinfuse solide, passeggeri, settore industriale;
- analisi ingegneristiche sulle possibili soluzioni di opere marittime e relativi studi sull'agitazione ondosa interna e sulle dinamiche costiere.

3. IL CONTESTO GENERALE IN CUI OPERA L'ADSP MLO – LA RELAZIONE ANNUALE 2023 – IL REFERTO DELLA MAGISTRATURA CONTABILE - SEZIONE CONTROLLO ENTI DELLA CORTE DEI CONTI (DETERMINAZIONE DEL 16 MAGGIO 2024, N. 77)

Per definire lo scenario complessivo in cui l'ente opera s

è possibile far riferimento a due documenti ufficiali :

- la Relazione annuale anno 2023 ³
- la determinazione e relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, redatta dalla sezione controllo enti della corte dei conti (determinazione del 16 maggio 2024, n. 77, in **allegato 7**)

3.1 PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE VIGENTE E LA REVISIONE ANNUALE

³ Accessibile dalla seguente pagina del sito dell'ente: https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=4651:relazione-annuale-2023.pdf

Il Piano Operativo Triennale vigente, approvato nella seduta del Comitato di Gestione del 30 marzo 2023, riguarda la programmazione dell'Ente per il triennio 2023-2025.

A seguito del crollo del ponte Morandi nel 2018, la programmazione delle opere dell'Ente è correlata alla predisposizione di due piani delle opere: il programma straordinario delle opere ai sensi della legge 130/2018 e il piano triennale degli interventi negli scali del sistema.

L'attività di programmazione dell'Ente, concentrata sulle opere, è stata recepita nella deliberazione di approvazione del bilancio di esercizio finanziario. In particolare, in data 31 ottobre 2022, il Comitato di Gestione ha approvato il Bilancio di Previsione 2023 dell'Autorità di Sistema Portuale (Delibera prot. n. 82/6/2022), che -a sua volta- è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con nota del 19 dicembre 2022 prot. 39663 (Prot. AdSP del 19/12/2022 n. 47889.E) nell'ambito del quale si collocano le opere previste nell'elenco annuale 2023.

Tra le opere di grande infrastrutturazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, incluse nel Programma straordinario è compresa la **diga foranea** finanziata per 893 mln euro (esecuzione fase A2- 2,95%, v. Tabella 4.2. relazione annuale AdSP 2023).

Nella relazione, approvata dal comitato di gestione nella seduta del 22 aprile 2024, in **allegato 8-** si legge - :

“Il Piano Operativo Triennale vigente, approvato nella seduta del Comitato di Gestione del 30 marzo 2023, riguarda la programmazione dell'Ente per il triennio 2023-2025. Il POT 2023-2025 rappresenta un documento strategico della programmazione in quanto contestuale all'avvio degli studi per il Piano Regolatore di Sistema Portuale che esaminerà nuovi possibili scenari di lungo periodo.

Relativamente all'articolazione del documento giova ricordare come, a seguito del crollo del ponte Morandi dell'agosto 2018, la programmazione delle opere dell'Ente sia stata dettata attraverso la predisposizione di due piani delle opere:

- *il programma straordinario delle opere ai sensi della legge n.130/2018;*
- *il piano triennale degli interventi negli scali del Sistema.*

L'attività di programmazione dell'Ente, concentrata sulle opere, ha trovato la sua formalizzazione principalmente nelle delibere di approvazione dello strumento finanziario, con particolare riferimento ai seguenti provvedimenti:

- in data 31 ottobre 2022, il Comitato di Gestione ha approvato il Bilancio di Previsione 2023 dell'Autorità di Sistema Portuale (Delibera prot. n. 82/6/2022, **allegato 9**, che è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con nota del 19 dicembre 2022 prot. 39663 (Prot. AdSP del 19/12/2022 n. 47889.E) nell'ambito del quale si collocano le opere previste (Elenco Annuale 2023);
- in data 06 giugno 2023, il Comitato di Gestione ha approvato le prime note di variazione al Bilancio di Previsione 2023 (Delibera n.30/2/2023, **allegato 10**);
- in data 31 ottobre 2023, Il Comitato di Gestione ha approvato le seconde note di variazione al Bilancio di Previsione 2023 (Delibera n. 61/5/2023, **allegato 11**)."

3. 2 SULLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

Dalla **relazione annuale per il 2023** dell'AdSP emerge che, per le valutazioni specificamente richiamate nell'art.18 legge 84/94, le verifiche sono state concentrate in prevalenza sugli elementi relativi a traffici, investimenti e occupazione forniti dai concessionari a riscontro di richiesta formale dell'Ente trasmessa in data 2 maggio 2023 (**allegato 12**).

A seguito di tale richiesta, gli uffici hanno provveduto a elaborare analisi specifiche relative ai diversi segmenti merceologici di riferimento (*contenitori, contenitori/multipurpose, convenzionali specializzati, rinfuse solide e rinfuse liquide*) e schede sintetiche per ogni singolo operatore, mirate a rappresentare l'andamento dei principali parametri relativi alle prestazioni (traffici, investimenti, occupazione), ponendo inoltre a confronto i valori di preventivo e di consuntivo, esposti nei rispettivi programmi di attività approvati dall'Ente, riferiti ai predetti parametri.

Nell'ambito della sopra descritta attività di monitoraggio, assume rilevanza la verifica del mantenimento della condizione di equilibrio economico e finanziario sostenibile nella durata concessoria, nonché il possesso di precisi requisiti finalizzati ad assicurare

l'incremento dei traffici e il mantenimento di adeguati livelli di produttività del porto, in coerenza con gli obiettivi di pianificazione strategica stabiliti dall'Ente.

La relazione annuale 2023 cit. riferisce anche, unitamente al lavoro di monitoraggio previsto dalla legge, dello svolgimento di un'attività di verifica puntuale delle performance di natura economico finanziaria, realizzata sulla base dei dati di bilancio al fine di poter raffrontare il dato "portuale", richiamato dall'art. 18 della legge n. 84/94, con quello di natura più prettamente economico finanziaria, con lo scopo di riscontrare la corrispondenza e la trasparenza dei dati posti alla base del rapporto concessorio, avuto particolare riguardo al decreto interministeriale n. 202/2022 ⁴ che prevede, all'articolo 9, la verifica del puntuale adempimento degli impegni assunti dal concessionario e dei risultati raggiunti sul piano dei traffici e dell'occupazione, tenuto nel contempo conto degli andamenti dello specifico mercato di riferimento.

Parimenti, con riferimento alle autorizzazioni ex art 16 della legge n. 84/1994, in prevalenza di durata annuale, anche nell'ambito del procedimento di rinnovo, gli uffici hanno provveduto a verificare la idoneità soggettiva delle imprese portuali, ed a vagliare la capacità finanziaria tramite l'esame dei bilanci relativi alle due ultime annualità.

3.3 SULLA GESTIONE DEL DEMANIO

La gestione del demanio è caratterizzata da una complessa attività amministrativa, secondo le norme declinate dalla disciplina vigente recata nella legge n. 84/94 e s.m.i., nel Codice della Navigazione, nel relativo Regolamento di attuazione e nella legge n. 241/90 s.m.i.

L'attività non è limitata solo ai procedimenti di rilascio di titoli ex novo o rivolti ad operatori economici già concessionari, ma riguarda molteplici procedure inerenti ai titoli concessori vigenti sotto il profilo tanto soggettivo che oggettivo (es. sub-ingresso, variazione, autorizzazione...). A tali procedure, si aggiungono, nell'ambito dell'ordinario

⁴ <https://www.normattiva.it/eli/stato/DECRETO/2022/12/28/202/ORIGINAL>

monitoraggio concessorio, anche attività gestorie afferenti a criticità ed insorgenze di varia natura che si estrinsecano in atti amministrativi a carattere monitorio e di richiamo per sollecitare il puntuale rispetto degli obblighi concessori.

Per l'Ufficio Territoriale di Genova, nel corso della annualità 2023, i procedimenti concessori sono stati gestiti attraverso la valorizzazione e la costante implementazione - del Sistema Informativo Demanio (SID-Portale del Mare), con l'inserimento dei pertinenti modelli ministeriali, avuto particolare riguardo a quelli afferenti alle domande concessorie ex art 36 Cod. Nav. (D1 e D2) ed alle domande ex art. 24 Reg. Cod. Nav. (D3) o di rinuncia al titolo stesso (D8).

Tali attività amministrative consentono agli Uffici di realizzare una base cognitiva aderente allo stato di consistenza delle aree e dei beni assentiti con la connessa determinazione dei relativi canoni demaniali marittimi.

Gli uffici demaniali dell'Ufficio Territoriale di Genova hanno gestito, nel corso dell'anno 2023, n. 717 concessioni per licenza ai sensi dell'art. 8 Reg. Cod. Nav.; hanno altresì processato circa n. 320 istanze, con l'acquisizione dei pareri funzionali alla istruttoria e, per le casistiche più complesse, hanno promosso n. 4 Conferenze delle Direzioni e dei Servizi secondo la vigente regolamentazione locale dettata dal Decreto presidenziale n.19/2019.

All'esito delle relative istruttorie, gli Uffici hanno predisposto memorie funzionali alla acquisizione, ai sensi del combinato disposto art. 8 comma 3 lett. m) ed art. 9 comma 5 lett. f) l. 84/94 s.m.i., del parere del Comitato di Gestione (n. 15 delibere) e, nei casi previsti, del preliminare parere della Commissione Consultiva ai sensi dell'art. 15 l. 84/94 s.m.i.

Nell'ambito della suddetta attività procedimentale, sono stati implementati i sopralluoghi finalizzati a verificare l'effettivo e corretto utilizzo dei beni e l'adeguata manutenzione degli stessi. Nell'ambito delle suddette attività di controllo del territorio – sono stati avviati – a fronte di riscontrate occupazioni sine titolo o innovazioni abusive – n. 33 nuovi procedimenti di determinazione delle indennità sostitutive del canone demaniale marittimo ai sensi dell'art. 8 Decreto-legge n. 400/93 come modificato dalla Legge di conversione n. 494/93 e s.m. e i. e n. 2 ingiunzioni di sgombero ex art. 54 cod. nav.

In conseguenza della riconversione del comparto ispettivo anche a funzioni di controllo demaniale/concessorio, sono state impartite le relative istruzioni in materia, ed

organizzata una attività di monitoraggio diffuso, volta ad una completa ricognizione del compendio portuale.

L'Ufficio territoriale di Genova, in ottemperanza agli obblighi di cui all'art. 24 comma 2 bis della legge 84/94 e ss.mm.ii.⁵ ha organizzato un articolato sistema di verifica e di controllo dell'area portuale demaniale del porto di Genova. Tale sistema trova il suo epicentro nella costituzione ed organizzazione di un corpo di ispettori, operante per le attività di vigilanza in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro, composto da personale dedicato, che fa capo all'ufficio territoriale di Genova, diretto dal Dr. Andrea Calcagno.

3.4 NOTIZIE IN MERITO AI CANONI, ALLA LORO DETERMINAZIONE, AI TEMPI DI RISCOSSIONE, ALL'AMMONTARE DEI CANONI NON RISCOSSI ED ALLE AZIONI DI RECUPERO PER MOROSITÀ.

Nel corso del 2023 l'Ufficio Territoriale di Genova ha condotto attività di emissione e di accertamento dei canoni demaniali per licenza ai sensi dell'art. 8 Reg. Cod. Nav. per un importo totale pari 8.676.911,93€ (per complessivi n. 820 avvisi di pagamento per canone demaniale marittimo), oltre agli accertamenti per indennità sostitutive ex art. 8 Decreto-legge n. 400/93 come modificato dalla Legge di conversione n. 494/93 e s.m.i. Il dato è comprensivo anche degli avvisi di pagamento per canone anticipato ex art. 16 Reg. Cod. Nav. (in totale n. 130 su n. 820 il cui ammontare è pari a 1.405.244,42€).

Nel corso dell'anno 2023, l'Ufficio di Genova ha proseguito il monitoraggio dei canoni accertati e riscossi dal 01.01.2023 al 31.12.2023 ed ha proceduto ad inviare ai concessionari inadempienti i dovuti solleciti, secondo il format predisposto per la mancata corrispondenza dei canoni scaduti.

Sono state svolte verifiche in ordine a criticità su canoni arretrati o contestati, con attivazione delle conseguenti azioni compresa, in alcuni casi, l'escussione delle relative cauzioni.

⁵ Legge 28/01/1994, n. 84, art. 24, comma 2-bis: "Ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali competenti per territorio, nonché le competenze degli uffici periferici di sanità marittima del Ministero della sanità, spettano alle Autorità di sistema portuale i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa."

Per quanto attiene alla riscossione, in particolare delle indennità sostitutive, si è provveduto ad una azione di impulso per il riordino e verifica di pratiche arretrate e contestate.

Parimenti, durante l'annualità 2023, l'Ufficio Territoriale di Genova ha provveduto ad una puntuale ricognizione dei residui attivi di competenza, provvedendo all'analisi ed alla verifica, funzionali al mantenimento e/o alla determinazione di proposta motivata di cancellazione, con attività di monitoraggio e relazione ai preposti Uffici finanziari dell'Ente.

Al riguardo, gli Uffici hanno provveduto alla notifica dei necessari solleciti di pagamento inoltrati ai concessionari, anche ai fini della interruzione della prescrizione, e registrato il positivo riscontro dagli stessi destinatari.

Con riferimento alla fatturazione dei canoni demaniali per atti pluriennali riferiti a entrambi gli scali, nel corso del 2023 l'importo complessivamente accertato risulta pari a 28,7 milioni di euro, di cui euro 22,8 milioni per quanto concerne la fatturazione relativa al porto di Genova-Prà ed euro 5,9 milioni con riferimento allo scalo di Savona-Vado Ligure.

Per le entrate complessive relative ai canoni demaniali, con riferimento alle concessioni pluriennali, l'importo riscosso nel corso del 2023 si attesta intorno a 32 milioni di euro, di cui circa 8 milioni di euro riferiti ad annualità pregresse.

Lo stock dei residui attivi al 31 dicembre 2023 ha registrato il decremento, pari a circa il 13% rispetto all'anno precedente, dovuto, da un lato, alla risoluzione di talune controversie aperte da tempo con alcuni concessionari, dall'altro lato alla costante attività di monitoraggio e controllo dei pagamenti effettuati dai concessionari al fine di migliorare la gestione delle dinamiche di cassa.

Nel corso dell'anno 2023 l'Ufficio Territoriale di Savona ha emesso avvisi di pagamento dei canoni demaniali per licenza per un importo totale pari a circa 2,4 milioni, e ha proceduto alla fatturazione dei canoni demaniali per atti per un importo totale di circa 5,9 milioni. Detti importi comprendono sia canoni demaniali di competenza 2023 sia l'anticipo di canoni 2024 per il rilascio di titoli con decorrenza 2024.

Oltre alle suddette attività, l'Ufficio ha effettuato anche attività di controllo sull'effettivo pagamento dei canoni concessori, che ha consentito di ridurre non solo i tempi medi di riscossione, ma anche il peso dei residui attivi sul bilancio.

3.5 DELIBERAZIONE DEL 16 MAGGIO 2024, N. 77 CORTE DEI CONTI-SEZIONE CONTROLLO ENTI. RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'ADSP (ES. FIN. 2021)

Nel **referto della Corte dei conti, (allegato 7, pag.36)**, il riferimento allo scenario post COVID è significativo per descrivere lo scenario generale in cui si muove l'AdSP tra il 2021 ed il 2024:

5.2 Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)

Il critico contesto economico generato dal diffondersi del virus SARS-CoV2 che ha caratterizzato il 2020, ha influenzato la previsione del triennio successivo, determinando il potenziamento delle misure prudenziali e di contenimento della pandemia. Nel corso del 2020 e nel primo semestre 2021, i vari provvedimenti d'urgenza, emanati dal Governo hanno sostenuto, attraverso l'erogazione di una rilevante quantità di risorse finanziarie, sia le attività maggiormente esposte ai danni della pandemia che i soggetti economicamente colpiti dalla crisi.

Il 30 aprile 2021, il Governo ha presentato alla Commissione europea il Piano nazionale di ripresa e resilienza per poter accedere ai fondi del Next Generation EU (NGEU), proponendo progetti, misure e riforme per l'attuazione di investimenti da realizzare nel quinquennio 2021- 2026, in specifiche aree di intervento.

Nell'ambito della Missione 3: "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", le risorse del PNRR ammontano a 25,4 miliardi. L'intermodalità e la logistica sono nella seconda componente della M3C2, con risorse pari a 0,63 miliardi di euro.

Questa componente si suddivide in due ambiti di intervento:

- sviluppo del sistema portuale (M3C2.1) con risorse per 0,27 mld di euro costituiti da prestiti;

- intermodalità e logistica integrata (M3C2.2) con risorse per 0,36 mld di euro, costituiti da sovvenzioni.

Per quanto attiene alla prima misura, 270 mln sono previsti per il finanziamento dei progetti Green Ports, finalizzati alla sostenibilità ambientale dei porti, attraverso le riduzioni di CO2 e di altri fattori inquinanti connessi alla combustione di fossili.

È prevista una quota minima di risorse per ciascuna AdSP; in particolare, all'Ente in esame è stato riconosciuto un importo minimo di circa 34 mln. Si rammenta che, peraltro, il bando per l'assegnazione dei finanziamenti consente la presentazione di domande e di proposte per un importo fino al doppio dell'importo riconosciuto.

Oltre alle risorse previste dal PNRR, altre risorse per 30,6 miliardi per gli anni dal 2021 al 2026, sono confluite nel Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR (PNC), approvato con decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito con la legge n. 101 del 1° luglio 2021.

Nell'ambito di tale piano aggiuntivo, il settore marittimo e portuale ha avuto una assegnazione di 1,470 mld per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, ai quali si aggiungono 700 milioni (oggetto di un finanziamento ad hoc, giusta decreto ministeriale Mit n. 353 del 13 agosto 2020) per l'elettrificazione delle banchine, finanziamenti da ripartire nell'arco temporale dal 2021 al 2026.

All'AdSPMlo sono state assegnate risorse per 545 mln a valere sul PNC per il finanziamento di due importanti opere di protezione a mare:

- cofinanziamento di 500 mln per la realizzazione della nuova diga di Genova - prima fase;
- cofinanziamento di 45 mln per la realizzazione della nuova diga di Savona - prima fase.

Per l'elettrificazione delle banchine, il Ministero ha riconosciuto all'AdSP - in forza dell'accordo di programma riferito al "Fondo per gli interventi e lo sviluppo infrastrutturale del Paese" - un finanziamento pari a 29,4 mln, di cui 19,2 per il porto di Genova e 10,2 per il porto di Savona.

Inoltre, (pag.29), la Corte introduce alcune considerazioni sul Piano operativo triennale

5.1 Piano operativo triennale (POT)

Il Piano operativo triennale consente di proporre al Ministero vigilante e alle Amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo di ciascun porto, con la quantificazione della relativa spesa; costituisce, allo stesso tempo, un utile strumento di conoscenza della singola realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo. Ai sensi dell'art. 9, comma 5, della l. n. 84 del 1994, il piano operativo triennale è soggetto a revisione annuale.

*Il Piano operativo triennale 2021-2023, che contempla interventi ordinari poi rifluiti nel Programma triennale delle opere unito al bilancio di previsione e che tiene conto delle necessità di **interventi straordinari sul territorio**, è stato approvato dal Comitato di gestione nella seduta del 29 luglio 2021.*

Il valore del Programma straordinario, nel secondo aggiornamento approvato con delibera del Comitato di gestione il 23 luglio 2021, si è incrementato di circa 337 milioni. (pag.29)

(.....)

Nel quadro degli interventi da effettuare assume particolare rilevanza l'attività di realizzazione della nuova diga foranea che, nella sua configurazione finale, dovrebbe presentare uno sviluppo longitudinale di circa 5.900 m, da realizzare in due fasi funzionali di costruzione “.

La rilevanza dell'intervento relativo alla realizzazione della nuova diga foranea è posta in debita evidenza in seno alla relazione della Corte (nota pag.33) :

“..... l'intervento di realizzazione della nuova diga foranea - Porto di Genova - Ambito di Sampierdarena è incluso nel Programma straordinario adottato dal Commissario straordinario per la ricostruzione, su proposta dell'Autorità, con decreto n. 2 del 15 gennaio 2019, aggiornato ai sensi del comma 1-bis dell'art. 9-bis d.l. n. 109 del 2018, con decreto n. 1 del 28 febbraio 2020, e successivamente con decreto n. 5 del 15 luglio 2021. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 16 aprile 2021 la realizzazione della nuova diga foranea di Genova è stata altresì individuata, ai sensi dell'art. 4, d.l. n. 32 del 18 aprile 2019, convertito con modificazioni dalla l. n. 55 del 14 giugno 2019, come intervento infrastrutturale caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero comportante un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario. Con il medesimo decreto del 16 aprile 2021, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, è stato nominato, ai sensi dell'art. 4, comma 3, d.l. n. 32 del

2019 Commissario straordinario con decorrenza dalla data del medesimo decreto e fino alla consegna degli interventi finanziati al soggetto gestore in via ordinaria.”

Inoltre, la relazione della Corte dei conti pone in evidenza (pag.34) che “con decreto n. 502 del 31 maggio 2022 del Presidente dell'AdSP è stato approvato il Progetto di fattibilità tecnica economica della nuova diga foranea ed il relativo quadro economico, per un importo complessivo di euro 950.000.000, di cui euro 928.600.000 euro per determina a contrarre ed euro 21.400.000 per somme a disposizione, successivamente rideterminato in euro 843.014.370 per lavori - inclusivi degli oneri per la sicurezza (euro 17.662.276) e dei costi della progettazione (euro 18.514.052) - ed euro 49.985.630 per somme a disposizione (di cui euro 10.632.557 per imprevisti) per un totale di euro 893.000.000,00 (17). In merito, l'AdSP ha riferito di aver chiesto l'integrazione del finanziamento, con nota del 10 giugno 2023 (prot. n. 0024338) trasmessa, alla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Mit.

Con specifico riferimento , inoltre, alle risorse legate al programma straordinario (pag.54) : “I contratti collegati al programma straordinario sono evidenziati nella seguente tabella.

Tabella 20 - Contratti per il Programma straordinario

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Extra Consip e MePA
Procedura negoziata senza previa pubblicaz. del bando (art. 63, c. 2, lett. c del d.lgs. 50 del 2016)	14	84.039.170,81	14
Affidamento diretto (art. 36, c. 2 lett. a del d.lgs. 50 del 2016)	13	371.198,54	13
Totale Complessivo	27	84.410.370,35	27

Fonte: AdSP Mito

I n. 14 contratti per procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63, c. 2 lett. c, del d.lgs. 50 del 2016) riguardano l'attuazione del Piano procedurale relativo al “**Programma straordinario decreto Genova**”, di cui alla legge n. 130 del 2018. In riferimento ai contratti per affidamento diretto relativi al Programma straordinario, l'Ente ha rappresentato di aver tenuto conto delle disposizioni di cui all'art. l'art. 1, comma 2, lett. a), d.l. n. 76 del 2020 come successivamente modificato dall'art. 51, comma 1, lett. a), della l. n. 108 del 2021; le disposizioni citate, nella formulazione pro tempore in vigore consentivano l'affidamento diretto - anche senza la consultazione di più operatori economici, ma nel rispetto dei principi di cui all'art. 30 del d.lgs. n. 50 del 2016 - per lavori di importo inferiore ad euro

150.000 nonché per servizi e forniture (compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione) di importo inferiore ad euro 139.000."

La realizzazione delle opere straordinarie previste , dopo il grave evento legato al crollo del Ponte Morandi , ruota intorno al **ruolo del commissario straordinario** nominato ai sensi dell'articolo 1 del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109 *"Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze"* convertito con modificazioni dalla L. 16 novembre 2018, n. 130.

L'incarico di commissario straordinario, affidato nell'immediatezza dell'evento al Presidente della Regione Liguria, è stato successivamente attribuito , per effetto del DPCM del 4 ottobre 2018, al Sindaco Bucci il cui mandato risulta successivamente esteso al 31 agosto 2026 per effetto dell'art.18 , comma 3 bis , del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 *Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici, convertito con modificazioni dalla L. 9 ottobre 2023, n. 136*)⁶. Il ruolo di commissario della ricostruzione è stato -quindi- esteso, per effetto del DPCM 16 novembre 2023, alle opere straordinarie relative alla **realizzazione del tunnel sub-**

6 DECRETO-LEGGE 10 agosto 2023, n. 104 *Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici, convertito con modificazioni dalla L. 9 ottobre 2023, n. 136 - Art. 18 - Misure urgenti per la realizzazione degli interventi del PNRR di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - comma 3-bis. Al decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) all'articolo 1, comma 1, le parole: "31 dicembre 2024" sono sostituite dalle seguenti: "31 agosto 2026";

b) all'articolo 9-bis, dopo il comma 1-bis è aggiunto il seguente:

*1-ter. Dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, al Commissario straordinario di cui all'articolo 1 sono attribuiti i compiti relativi al coordinamento e al monitoraggio delle attività dei soggetti attuatori relativi al **Tunnel sub-portuale e alla Diga foranea di Genova**. Per le finalità di cui al primo periodo, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1 opera con i poteri di cui al presente decreto. Dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario per la realizzazione della nuova Diga foranea di Genova, nominato ai sensi dell'[articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 14 giugno 2019, n. 55](#), cessa le proprie funzioni. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione il Commissario straordinario per la realizzazione della nuova Diga foranea di Genova trasmette al Commissario straordinario di cui all'articolo 1 una relazione circa lo stato di attuazione degli interventi di competenza e degli impegni finanziari assunti nell'espletamento dell'incarico. Per lo svolgimento delle funzioni di cui al presente comma, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1 si avvale della struttura di cui all'articolo 1, commi 2 e 4".*

portuale e della nuova diga foranea, interventi per il quale, in precedenza, risulta esser stato incaricato, quale commissario straordinario, il presidente dell'AdSP Signorini per effetto del DPCM 16 aprile 2021.

Dagli esiti del richiamato controllo eseguito dalla Corte dei conti-Sezione controllo enti sulla gestione finanziaria es. fin. 2021, emergono, nel complesso, elementi utili ed in prevalenza positivi per la ricognizione del quadro informativo generale sull'andamento complessivo delle attività svolte dall'AdSP.

La struttura organizzativa presenta - all'esito della deliberazione del Comitato di gestione n. 78/2 del 2 dicembre 2021, approvata dal MIT con nota del 30 dicembre 2021 (**allegati 13 e 14**)- una pianta organica di n. 335 unità, a fronte della quale la consistenza del personale alla fine del 2021 aveva raggiunto le n. 277 unità, con un incremento di n. 5 unità rispetto al 2020.

L'Ente ha adottato il Piano triennale del fabbisogno di personale 2020/2022 giusta decreto presidenziale n. 666 del 16 novembre 2020, successivamente integrato con decreto presidenziale n. 1227 del 16 novembre 2020 e rivisto in forza dei decreti presidenziali n. 454 del 13 maggio 2021 e n. 1034 del 13 ottobre 2021, ed ha stabilito, con il decreto presidenziale n. 1522 del 31 dicembre 2021, la suddivisione di compiti e funzioni sulla base della nuova struttura funzionale dell'AdSP.

Il regolamento per il reclutamento del personale è stato adottato con decreto n. 1.245 del 10 agosto 2017 e successivamente modificato giusta decreto n. 190 del 26 febbraio 2020, approvato dal Mit con nota del 10 marzo 2020 (prot. n. 7068).

La spesa media unitaria del personale, comprensiva del TFR e dell'onere per il Segretario generale, nel 2021 è pari ad euro 85.457, in incremento rispetto al 2020.

Il Piano operativo triennale 2020-2022, in conseguenza dei necessari interventi straordinari sul territorio, è stato approvato dal Comitato di gestione nella seduta del 29 ottobre 2021. L'AdSP, con tale piano, ha inteso perseguire una strategia incentrata su alcuni macro-obiettivi nella realizzazione di interventi infrastrutturali in riferimento al programma straordinario ex art. 9-bis della legge n. 130 del 2018. Il valore del programma è stato aggiornato a 2,275 mld a causa dell'adeguamento del costo di alcuni progetti e dell'inserimento di nuovi interventi strettamente connessi tra loro.

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 330 del 13 agosto 2021 ha assegnato all' AdSP 500 mln per la nuova diga foranea del porto di Genova e 45 mln a Savona-Vado Ligure, per un totale di 545 mln, riferiti al fondo complementare del PNRR.

Per quanto riguarda l'attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo, nel 2020 l'AdSP ha accertato entrate per canoni demaniali per complessivi 39,9 mln, in incremento del 18,37 per cento rispetto al precedente esercizio 2020, in cui erano state pari a 33,7 mln.

Le entrate accertate derivanti dalla gestione dei beni demaniali rappresentano, nell'esercizio 2020, il 39,98 per cento delle entrate correnti (erano il 33,68 per cento nel 2020).

Nel 2021 risultavano in essere nel territorio di competenza n. 1.147 concessioni, rispetto alle 1.140 del 2020.

Il traffico portuale ha visto nell'anno in esame un incremento del 9,31 per cento del traffico commerciale nei porti di Genova, Savona e Vado Ligure: il totale delle merci movimentate ammonta, a 62,8 mln di tonnellate, nel 2020 il dato era pari a 57,4 mln di tonnellate.

Il traffico di passeggeri nel complesso fa registrare la presenza di 2.488.583 passeggeri, con un aumento del 60,87 per cento rispetto al 2020, riferibile alla ripresa dopo l'emergenza sanitaria.

Le tasse portuali hanno registrato un andamento in crescita del 20,40 per cento, con entrate pari ad euro 52.728.285, con un aumento di euro 8.934.003 rispetto al 2020, in cui erano state pari a euro 43.794.282.

In ordine alle acquisizioni di beni e servizi, si evidenzia come n. 116 delle n. 283 procedure di acquisto siano state svolte extra Consip e MEPA.

I risultati contabili della gestione, nel 2021, hanno evidenziato:

- un avanzo di competenza pari ad euro 140.219.597, che rafforza l'andamento positivo del precedente esercizio 2020 (avanzo pari ad euro 36.267.364);
- un saldo positivo maturato in parte corrente maggiore del 2,56 per cento di quello del precedente esercizio 2020 (da euro 39.759.696 ad euro 40.778.742), che evidenzia la

crescente capacità dell'Ente di finanziare con le entrate correnti quote di avanzo destinate ad investimenti;

- un avanzo di amministrazione pari a euro 340.169.258 (superiore del 94,36 per cento a quello del 2020, pari ad euro 175.018.622), la cui parte vincolata di euro 225.683.927 (nel 2020 pari ad euro 94.928.055) è destinata principalmente alla realizzazione del programma delle opere 2020-2022.

Alla fine del 2021, i residui attivi ammontano a euro 851.432.415 (con notevole incremento rispetto all'esercizio 2020, nel quale erano pari ad euro 302.686.309) e riguardano principalmente l'accensione di prestiti ed i trasferimenti in conto capitale, mentre i residui passivi ammontano a euro 1.098.036.411 (risultando in forte aumento rispetto a quelli dell'esercizio 2020, nel quale erano pari ad euro 533.639.481) e sono anch'essi allocati per la maggior parte, nelle poste in conto capitale.

È stata rilevata la presenza di residui attivi e passivi di notevole entità, da collegarsi ai tempi di realizzazione delle opere - evidentemente superiori alle previsioni - per i quali si rende necessario un costante monitoraggio al fine di verificarne l'effettività nel tempo.

L'utile di esercizio, nel 2021, è di 27,6 milioni, in flessione del 16,46 per cento rispetto all'esercizio precedente, nel quale era pari a 33,1 milioni. Il patrimonio netto, per effetto del risultato economico, aumenta di consistenza e raggiunge l'importo di euro 655.050.119, mentre nel 2020 era pari ad euro 627.419.840.

Le partecipazioni azionarie dell'Ente in società controllate sono quattro e, come nel 2020, risultano iscritte in bilancio per un valore complessivo di euro 31.731.831, al pari della partecipazione nell'unica società collegata iscritta in bilancio per un valore di euro 61.448, come nell'esercizio precedente. Le ulteriori nove partecipazioni detenute dell'AdSP in altre società - per percentuali di capitale sociale inferiori al 5 per cento, ad eccezione di due quote pari rispettivamente al 10,21 per cento ed al 17 per cento - sono iscritte in bilancio per un valore di complessivi euro 2.586.305.

In riferimento all'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016 l'Ente ha trasmesso, in data 24 gennaio 2023, il provvedimento n. 1441 del 31 dicembre 2022 adottato per la revisione periodica delle partecipazioni detenute dall'Autorità Portuale al 31 dicembre 2021.

3.6 ANDAMENTO DELLE ATTIVITÀ PORTUALI

Le circostanze che hanno coinvolto, [REDACTED] alcuni funzionari -allo stato degli atti acquisiti- non hanno inciso negativamente sui livelli dell'operatività portuale, poiché l'andamento complessivo dei traffici non sembra averne subito alcun pregiudizio.

Come documentato dalla sottostante tabella - tratta dal sito istituzionale dell'ente⁷ -l'andamento dei traffici fino al primo semestre 2024 registra infatti un trend stabilmente positivo.

Tabella 11. - Andamento complessivo traffici, Ports of Genoa, II trimestre e progressivo, 2022-24, tonnellate, TEU, unità

	II TRIMESTRE				PROGRESSIVO I SEMESTRE			
Tonnellate	2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Merce containerizzata	7.154.492	6.904.530	7.058.155	+2,2%	13.873.003	13.207.516	13.185.991	-0,2%
Merce convenzionale e rotabile	3.687.894	3.627.484	3.706.213	+2,2%	7.027.671	7.070.570	7.206.300	+1,9%
Rinfuse solide	693.176	444.890	642.448	+44,4%	1.337.033	1.109.379	1.188.684	+7,1%
Oil minerali	5.305.234	4.825.511	4.943.893	+2,5%	10.225.313	9.681.429	9.752.566	+0,7%
Altre rinfuse liquide	253.192	188.364	232.018	+23,2%	477.181	438.916	463.434	+5,6%
Funzione industriale	374.521	292.080	166.656	-42,9%	846.711	580.378	410.336	-29,3%
Bunkers	235.380	187.775	164.726	-12,3%	390.439	355.075	302.580	-14,8%
Totale generale	17.653.891	16.470.632	16.914.109	+2,7%	34.277.351	32.443.265	32.168.879	-0,8%
Teu								
Totale container (TEU)	765.291	732.217	722.126	-1,4%	1.421.951	1.400.009	1.381.495	-1,3%
Passeggeri (Unità)								
Crociere	335.467	755.676	717.997	-5,0%	400.657	987.379	996.220	0,9%
Traghetti	542.242	596.760	594.658	-0,4%	653.001	759.064	758.128	-0,0%
Totale passeggeri	877.709	1.352.436	1.312.655	-2,9%	1.053.658	1.746.443	1.754.348	0,5%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

4.RESOCONTO DELLE ATTIVITÀ ISPETTIVE - (9 LUGLIO /6 SETTEMBRE)

⁷ https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=4713:report-analisi-traffici-q2-2024.pdf

Successivamente al proprio insediamento, la commissione ha preso le mosse dalla raccolta di documentazione a carattere generale, descrittiva dell'organizzazione e delle più rilevanti attività in cui l'AdSP è impegnata al momento [REDACTED]

Per l'avviamento e la definizione delle attività ispettive nell'ambito dell'attuazione del mandato ricevuto, la commissione ha acquisito preliminarmente gli elenchi dei titoli concessori vigenti e gli atti fondamentali, afferenti alla pianificazione generale degli spazi e dell'operatività portuale.

4.1 AUDIZIONI IN REMOTO

Per l'avviamento e la definizione delle attività ispettive nell'ambito dell'attuazione del mandato ricevuto, la commissione ha acquisito preliminarmente gli elenchi dei titoli concessori vigenti e gli atti fondamentali selezionati tra i documenti della pianificazione generale. Esaurita la fase preliminare con le acquisizioni documentali menzionate, la commissione ha espletato -tra il 9 ed il 23 luglio 2024- il primo ciclo di audizioni in modalità da remoto, nei confronti degli organi direttivi e dei funzionari dell'Ente.

In particolare:

- in data 15 luglio sono stati sentiti il Commissario straordinario CA (CP) SENO, il commissario aggiunto Prof. Benedetti ed il segretario generale Avv. Piacenza;
- in data 18 luglio, sono stati sentiti i componenti del collegio dei revisori dei conti;
- in data 23 luglio, infine, sono stati auditi i dirigenti dei settori operativi dell'ente (Dr. Paolo Canavese, direttore dell'ufficio territoriale di Savona/Vado; Dr. Andrea Calcagno, direttore dell'ufficio territoriale di Genova; Dr.ssa Giovanna Chilà, dirigente del servizio concessioni e licenze e dirigente ad interim del servizio attività economiche; Dr.ssa Antonella Traverso, direttore ad interim governance demaniale, piani d'impresa e società partecipate, dirigente del servizio concessioni pluriennali e conferenze dei servizi; Avv. Alessandra Busnelli, direttore dell'ufficio legale

dell'AdSP; Dr.sa Lucia Tringali, direttore - con delega alla segreteria del comitato di gestione -, bilancio, finanza e controllo e RPCT; Ing. Marco Sanguineri, direttore pianificazione e sviluppo).

Al fine dei riscontri dei contenuti delle audizioni, la commissione ha formalizzato con note distinte e separate, le richieste documentali, nei confronti dei dirigenti, dei revisori e dei funzionari sentiti.

4.2 ACCESSO ALLA SEDE DELL'ENTE - (5 E 6 SETTEMBRE 2024)

Nei giorni 5 e 6 settembre 2024, la commissione ha eseguito l'accesso presso la sede di Genova dell'Autorità di sistema ed ha effettuato il secondo ciclo di audizioni con *modalità in presenza*.

Nell'occasione dell'accesso ispettivo *in loco*, al fine di acquisire ulteriori elementi integrativi della documentazione già acquisita, sono stati sentiti il Commissario ed il Commissario aggiunto, il Segretario generale, il Responsabile del servizio di prevenzione della corruzione e della trasparenza, il Direttore dell'ufficio territoriale di Savona, il Direttore dell'ufficio legale ed il Direttore del servizio pianificazione e sviluppo prevenzione.

In **allegato 15**, il resoconto del secondo ciclo di audizioni svolto in presenza nei giorni 5 e 6 settembre 2024.

5. ANNOTAZIONI E RILIEVI SUI SINGOLI PROCEDIMENTI E RAPPORTI CONCESSORI

A seguito delle interlocuzioni svolte presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale con i Commissari e i dirigenti dell'ente, sono state acquisiti gli atti relativi alle concessioni rilasciate o in corso di istruttoria al gruppo Spinelli.

Inoltre, sono state

richiesti gli atti delle concessioni, analoghe a quelle oggetto dell'indagine, rilasciate nel medesimo periodo sotto la presidenza dell'ex Presidente dell'AdSP.

Di seguito si riportano in sintesi le risultanze derivanti dai procedimenti che hanno portato all'assegnazione delle concessioni demaniali sia al gruppo Spinelli che ad altri operatori economici, elaborate anche alla luce delle rilevanti valutazioni oggetto della relazione sulla verifica straordinaria condotta dal RPCT (Dott.ssa Tringali) pervenuta alla Commissione in data 7 ottobre 2024 (**allegato 16**)

5.1 EX CARBONILE LATO PONENTE E LEVANTE ALLA SPINELLI S.R.L.

(fascicolo in **allegato 17**)

A seguito della comunicazione da parte di Enel Produzione S.p.a., titolare di concessione demaniale, della riconsegna di un'area di 7.000 mq dell'ex Carbonile conseguente alla dismissione della centrale termoelettrica di Genova, l'AdSP ha chiesto sia alla soc. Spinelli che alla soc. Terminal Contenitori Porto di Genova SECH, che avevano presentato nel 2018 istanza di rilascio di concessione demaniale per alcune aree del porto di Genova, se avessero ancora interesse ad ottenere in concessione, per la durata di tre anni, le aree in parola con alcune prescrizioni; a seguito di ciò, la società Spinelli, in data 15 luglio 2020, ha richiesto una licenza temporanea di tre anni o comunque per un periodo di tempo compatibile con la dismissione della centrale stessa per avere in concessione l'area per stoccaggio e movimentazione contenitori, nonché per traffici inerenti rotabili, merci convenzionali e servizi accessori e complementari con contestuale richiesta di realizzazione di lavori di sistemazione dell'area demaniale. Detta istanza è corredata da un aggiornamento e ridefinizione di sintesi del piano di impresa indicante (sui tre anni) i volumi di traffico, il valore degli investimenti infrastrutturali, l'occupazione e il fatturato. Anche tenuto conto del mutamento della situazione dei traffici e del mercato, a causa dell'emergenza derivante dalla pandemia da Covid-19 e in considerazione del dimensionamento dell'area oggetto della nota 10 luglio 2020, il programma presentato dalla società ha come finalità quella di recuperare i volumi di attività diminuiti a causa della contrazione dei traffici marittimi. La società ha inoltre richiesto l'autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali ex art.16 della legge n.84/1994 nelle aree richieste.

Analoga richiesta è stata fatta dalla soc. Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A. SECH in data 10 agosto 2020.

L'AdSP ha pubblicato in data 8 settembre 2020 le due istanze per acquisire eventuali osservazioni e/o domande concorrenti.

Sono pervenute osservazioni/opposizioni da parte della soc. Superba S.R.L., nonché altre due istanze concorrenti formulate rispettivamente dalla soc. Bettolo S.r.l. e dalla CSM S.R.L.

In particolare, la soc. Superba S.r.l., con nota del 22 settembre 2020, successivamente integrata con nota del 23.10.2020, ha fatto presente che sull'area oggetto della pubblicazione è pendente la domanda presentata il 31 luglio 2017 volta all'assentimento in concessione del più ampio compendio ENEL, con contestuale richiesta di *Adeguamento Tecnico Funzionale – A.T.F.* sugli ambiti S3, S4 e S5. La società, nel lamentare le tempistiche dilatate per l'adozione dell'ATF e chiedere il rigetto delle istanze di SPINELLI e SECH in quanto riguardanti un compendio oggetto del menzionato procedimento istruttorio, ha invitato l'Ente a:

- annullare e ritirare l'avviso di pubblicazione dell'8 settembre 2020;
- procedere ad adottare senza indugio l'A.T.F. come richiesto.

La società ha poi presentato ricorso al TAR della Liguria per l'annullamento, previa sospensione in via cautelare, dell'avviso di pubblicazione dell'8 settembre 2020 con cui sono state pubblicate le istanze formulate da SPINELLI S.R.L. e da SECH, nonché di ogni ulteriore atto presupposto, connesso e/o conseguente, ivi comprese le note dell'Autorità di sistema portuale del 10 luglio 2020, prot. nn. 18275 e 18277 indirizzate alle due società. Il TAR con sentenza 935 del 4 dicembre 2023 ha ritenuto inammissibile il suddetto ricorso.

In data 13 ottobre 2020 la soc. Spinelli S.r.l. ha presentato opposizione chiedendo il rigetto dell'istanza presentata da SECH e ha formulato osservazioni in opposizione sulle istanze di CSM S.R.L. e BETTOLO S.R.L. con note del 9 e del 10 novembre 2020.

In data 12 gennaio 2021 si è tenuta la Conferenza di Servizi interna all'AdSP per l'esame delle due istanze.

Dalla lettura del verbale si evince come la Conferenza abbia ritenuto di nessun rilievo le osservazioni presentate da SUPERBA con riferimento alle due istanze di SECH S.P.A. e

SPINELLI S.R.L., in quanto il procedimento oggetto di valutazione non appare incompatibile con l'istanza presentata da SUPERBA in data 31.7.2017 che, "oltre ad avere una valenza pluriennale (per la precisione di almeno anni 50) e riguardare un compendio molto più ampio (di circa mq 62.000) rispetto a quello oggetto del presente procedimento, sconta la non conformità dell'attività che SUPERBA vorrebbe in loco insediare con le previsioni del Piano Regolatore Portuale - PRP vigente. Tanto è vero che l'Amministrazione ha avviato, su mandato del Comitato di Gestione del 29 settembre 2017, una procedura di Adeguamento Tecnico Funzionale - ATF al vigente PRP nell'ambito della quale è stata acquisita nel giugno 2018 la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti rilasciata dal Comune di Genova, a condizione che l'insediamento dei depositi derivante dal proposto ATF non comporti rischio di incidente rilevante per l'ambito urbano".

Inoltre, l'istruttoria inerente l'ATF ha portato a ritenere la scelta di localizzare i depositi a Ponte Nino Ronco come la più idonea, tanto che la società Superba in data 23.10.2020 ha presentato, pur confermando l'interesse per l'area ENEL, una nuova istanza di concessione nelle aree di Ponte Nino Ronco.

L'istruttoria si è conclusa -quindi- ritenendo non lesi gli interessi della società in parola e sono state motivate le ragioni.

Sempre dal verbale si evince che dall'esame delle istanze delle altre società l'interesse ad avere l'area in concessione è dovuto ad una sorta di "compensazione" per i disagi subiti dall'avvio di alcuni cantieri afferenti opere di interesse pubblico.

In particolare, SECH fonda la propria istanza sull'imminente perdita di disponibilità di alcune aree dove sta svolgendo attività accessorie al ciclo delle operazioni portuali, per la scadenza delle licenze con cui sono state assegnate e perché destinate a divenire sede della nuova viabilità portuale.

Tuttavia, si osserva che i lavori della nuova viabilità portuale che insisterebbero nelle aree concesse a SECH non verranno avviati prima della scadenza concessoria. Ne consegue che stante la natura accessoria delle attività che SECH andrebbe a svolgere nelle aree oggetto dell'istanza, unitamente al fatto che le performance operative del terminal gestito da SECH non giustificano la concessione di ulteriori aree rispetto a quelle assentite con atto pluriennale, si conclude che l'istanza di Sech non è idonea a rivestire quelle ragioni di preferenza richieste dall'art. 37 Cod. Nav.

Quale ulteriore elemento di valutazione, nel verbale della Conferenza si evidenzia il fatto che nell'istanza "non si riscontrano motivazioni di carattere strategico che consentano alla società di perseguire incrementi nei volumi di traffico e nei livelli occupazionali, né risulta agli atti un piano investitorio (o una progettualità in tal senso) a sostegno dell'istanza in esame, se non un sintetico richiamo all'intendimento «di svolgere attività accessorie al ciclo delle operazioni portuali nell'ambito del Terminal SECH in base alla relativa concessione pluriennale» (in particolare, stoccaggio contenitori vuoti, riparazione, pulizia, etc.). Risulta inoltre assente la previsione di interventi infrastrutturali e di adeguamento funzionale che consentano lo svolgimento delle attività sopra richiamate, posto che, allo stato, il compendio in argomento risulta storicamente destinato a mero deposito di carbone".

Analoghe valutazioni vengono fatte con riferimento all'istanza della Soc. CSM. svolgente un'attività che, seppur all'interno del ciclo delle operazioni portuali, sarebbe comunque riferita soltanto ad una parte dello stesso, consistendo nel solo "svuotamento e riempimento container, deposito merci e carico e scarico camion" e quindi meno rilevante, sotto l'aspetto della garanzia della più proficua utilizzazione del bene demaniale, rispetto ad operatori concorrenti che necessiterebbero dell'area del carbonile per svolgere, invece, l'intero ciclo delle operazioni portuali e, quindi anche operazioni (carico/scarico) che "portano" navi e container e non si limitano ad attività "logistiche". Peraltro, i disagi paventati dalla società dovuti ai lavori per la nuova viabilità portuale (sopraelevata portuale) non si sarebbero verificati prima del gennaio 2022 e non avrebbero determinato la totale sospensione delle concessioni tutte insieme, ma per *step* proprio per alleggerire il più possibile l'impatto sull'operatività. Inoltre, si evince che dalle interlocuzioni con la società non è certa l'incidenza sulla concessione dei lavori e che comunque la concessione in discussione avrebbe durata residua limitata, inidonea - anche per gli investimenti necessari sulla stessa - a mitigare l'impatto rappresentato da CSM, trattandosi, peraltro, di aree non contigue al compendio CSM.

Anche l'istanza presentata da BETTOLO non appare connotata da particolari ragioni di preferenza atteso che la stessa - al pari di CSM - pare collegare l'esigenza di ottenere nuovi spazi alla sola asserita futura temporanea sottrazione di aree ubicate su ponte Rabattino per consentire la cantierizzazione dei lavori della nuova viabilità portuale, di cui al

momento della richiesta non avrebbe avuto ancora la disponibilità essendo in concessione fino al 31.12.2021 al Terminal Rinfuse Genova TRGE.

Di qui la scelta di rilasciare la concessione alla soc. Spinelli, la cui istanza, comparata con le altre, viene ritenuta la più idonea a garantire un più proficuo utilizzo del bene demaniale, “anche considerato che l’utilizzo dell’area del carbonile sarebbe sorretto da effettive esigenze produttive funzionali a salvaguardare una attività che abbraccia l’intero ciclo delle operazioni portuali (e non una parte di esso o servizi accessori). L’istanza, inoltre, risulta completa e adeguatamente motivata in termini programmatici, economici e operativi, se rapportata alle dimensioni del compendio e alla proiezione temporale di sviluppo. A ciò si aggiunga la componente logistica connessa alle movimentazioni infra - portuali, tale per cui le movimentazioni previste da SPINELLI S.R.L. comporterebbero un minore aggravio di traffico *sulla viabilità portuale pubblica rispetto ad altri soggetti, posta la contiguità del compendio in esame rispetto alle banchine già nella disponibilità del concessionario medesimo*”.

Anche l’Ufficio Analisi economiche e piani d’impresa con nota del 15 febbraio 2021 nell’esprimere il proprio parere favorevole all’assentimento della concessione alla soc. Spinelli evidenzia che l’istanza presentata da Spinelli S.r.l. è “complessivamente la più convincente, sia sul lato degli investimenti proposti, che paiono coerenti sotto il profilo della più proficua utilizzazione del bene pubblico e della sua valorizzazione funzionale, sia sul lato degli sviluppi di traffico prospettati, che, compatibilmente con le dimensioni superficiali del compendio, si presentano come effettivi volumi incrementali rispetto alle movimentazioni complessive dello scalo a seguito dell’accresciuta attività di terminalizzazione posta in essere. A ciò si aggiunga la componente logistica connessa alle movimentazioni infra - portuali, tale per cui le movimentazioni previste da Spinelli S.r.l. comporterebbero un relativo aggravio di traffico sulla viabilità portuale pubblica, posta la contiguità del compendio in esame rispetto alle banchine già nella disponibilità del concessionario medesimo sui cui effettuare il trasbordo merce.”

In data 7 maggio 2021 si è tenuta la riunione del Comitato di gestione dell’AdSP nel corso della quale è stato approvato il rilascio della concessione alla soc. Spinelli. Corre l’obbligo di evidenziare che dal verbale del Comitato si evince che uno dei componenti si astiene sul rilascio della concessione, producendo un documento che chiede sia allegato al verbale ma che non risulta allegato.

Dalla delibera del Comitato di Gestione risulta poi che le determinazioni sopra riportate sono state comunicate alle società istanti ai sensi e per gli effetti dell'art. 10bis della legge 241/1990. La soc. CSM ha formulato osservazioni con nota dell'11 marzo 2021 in cui si paventano vizi istruttori ritenuti dall'Ente inesistenti. Si afferma infatti che "nessun rilievo può essere attribuito alle censure contenute nella nota soprattutto se si considera che proprio dalle stesse affermazioni della CSM risulta tutt'altro che attuale l'interesse della stessa sulle aree ex Carbonile. CSM, infatti, ammette che la propria concessione da una parte "è stata interessata" (quindi in passato) da un primo lotto di Autostrade e dall'altra "che sarà interessata" (quindi in futuro) dal secondo lotto e dal cantiere della sopraelevata portuale, confermando di fatto che allo stato attuale gli interventi non interessano (né evidentemente possono interessare) la concessione demaniale di cui è titolare". Analoghe considerazioni vengono poi espresse sugli altri punti di censura espressi dalla società (v. pp. 5.8 e 5.9 della delibera).

La concessione per licenza è stata rilasciata il 19 luglio 2021.

Con istanza del 23 maggio 2022 SPINELLI S.R.L. ha poi chiesto – a partire da quando l'area sarà rilasciata da ENEL PRODUZIONE S.P.A. all'AdSP – ulteriori complessivi 14.268 m² circa del compendio denominato "ex-carbonile Enel – lato levante", per un periodo di quattro anni ovvero per il periodo superiore od inferiore compatibilmente con l'interesse pubblico per lo svolgimento di operazioni portuali ex art. 16 della legge n.84/1994 e per il riempimento, livellamento e sistemazione del compendio stesso. La richiedente ha motivato la propria istanza con la necessità di ampliare gli spazi operativi a levante dell'area già avuta con la licenza n. rep. 74 del 19.7.2021, considerato che l'area *de qua* per la sua naturale ubicazione è destinata alla funzione di piazzale, in quanto asservita alla banchina di ponte ex-Idroscalo ponente e l'accesso alla stessa avviene dalle aree contigue sul lato di ponente, senza aggravio della viabilità di via alla Lanterna.

L'istanza è stata pubblicata e sono state presentate istanze concorrenti della soc. STAZIONI MARITTIME S.P.A per la "conduzione dei propri traffici con particolare riguardo al traffico commerciale ro-ro (movimentazione trailer) operato dalla società" sul presupposto del venir meno a breve (per effetto dell'avvio dei lavori di infrastrutturazione del terminal Bettolo) della disponibilità transitoria di spazi finalizzati allo stoccaggio di merci su semirimorchi (spazi gestiti non direttamente da Stazioni Marittime S.p.A. ma in regime autorizzatorio dalla società Grandi Navi Veloci S.p.A.); della SUPERBA S.R.L. che, nel

richiamare l'istanza del 31.7.2017 volta all'assegnazione di una concessione pluriennale del più ampio compendio Enel, previo adeguamento tecnico funzionale del PRP, ha chiesto l'annullamento dell'avviso pubblico in quanto riguardante un'area oggetto del procedimento istruttorio dell'ATF già avviato; della SOGECO DEPOSITI S.R.L. volta ad ottenere una concessione quadriennale dell'area de qua per il deposito, la manutenzione e la riparazione "dei soli contenitori (containers) vuoti.

Dalla lettura del verbale della Conferenza di servizi interna (oltre che dai documenti trasmessi) si evince che in data 20 aprile 2022, era pervenuta un'istanza da parte di AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. volta ad ottenere in concessione, per la durata di 36 mesi a far data dal 1° gennaio 2023, un compendio di 15.974 m² scoperti – che risulta coincidente con la maggior parte delle aree richieste da Spinelli e oggetto del procedimento di concessione, allo scopo di adibirlo a cantiere finalizzato ai lavori di realizzazione del nuovo tunnel subportuale. Stante la complessità del procedimento l'istanza viene ritenuta non idonea in quanto se venisse accolta "si rischierebbe di "immobilizzare" un'area (oltretutto destinata all'espletamento di operazioni portuali) sottraendola a migliori e più proficui utilizzi".

Dopo aver ritenuto non idonea l'istanza della soc. Superba di annullamento dell'avviso, la Conferenza passa ad esaminare le istanze concorrenti ed osserva che le istanze di Spinelli e di Stazioni Marittime sono coerenti con la pianificazione portuale, mentre per l'istanza della Sogeco Depositi va valutato se l'attività si configuri come funzionale allo svolgimento di operazioni portuali nel settore dei contenitori o come mera attività logistica di gestione dei vuoti al di fuori del ciclo portuale, che ai sensi della norma di piano dovrebbe preferibilmente collocarsi al di fuori della cinta doganale. Dall'esame dell'istanza la conferenza deduce che le attività svolte dalla Sogeco Depositi attengono più ad attività di mera logistica di gestione dei vuoti e quindi esulante dal ciclo delle operazioni portuali che ad attività rientranti nel suddetto ciclo. Ne consegue che, ai sensi della normativa pianificatoria, la stessa dovrebbe preferibilmente trovare collocazione al di fuori della cinta doganale. Inoltre, non risultano interventi di carattere infrastrutturale. Quanto all'istanza presentata da Stazioni Marittime si evidenzia come la stessa non farebbe che espletare la sola operazione di "stoccaggio merci su semirimorchi", oltretutto neppure direttamente in quanto tale attività verrebbe presumibilmente gestita in regime autorizzatorio da Grandi Navi Veloci.

Rispetto alle istanze sopra indicate quella presentata dalla Spinelli S.r.l.- anche considerato che l'area ex carbonile Enel, lato levante è stata chiesta in estensione del piazzale funzionale al servizio della banchina di Ponte Idroscalo ponente - sarebbe sorretta da effettive esigenze produttive volte a sviluppare un'attività che abbraccia l'intero ciclo delle operazioni portuali (e non soltanto servizi complementari/accessori o una parte delle operazioni del ciclo medesimo) con conseguente evidente più proficuo utilizzo delle aree demaniali in oggetto che verrebbero asservite alla banchina limitrofa e, quindi, destinate a favorire l'espletamento dell'intero ciclo delle operazioni portuale e con minor impatto viabilistico.

A seguito dell'invio del preavviso di rigetto ai sensi dell'art.10-bis della legge 241/90 sono pervenute, fuori termine, da parte della soc. Stazioni Marittime, osservazioni in ordine all'esito del procedimento, confutate dagli uffici dell'ente in quanto la nota trasmessa non presenta elementi nuovi rispetto a quelli già forniti con l'istanza.

Nel corso della riunione della Commissione consultiva del 23 agosto 2022 è emerso che anche l'Associazione ASSARMATORI ha presentato osservazioni a supporto della posizione di Stazioni Marittime e nel corso della riunione il rappresentante degli Armatori nella Commissione consultiva ha sottolineato la necessità di maggiori approfondimenti, alla luce delle osservazioni trasmesse, stante la maggior proficuità dell'istanza della soc. Stazioni Marittime che determinerebbe un aumento di 130.000 Teu/annui a fronte di quanto comunicato dalla Spinelli S.r.l. di 42.000 Teu/annui (anche in termini occupazionali) e al fine di evitare una contrazione dei volumi movimentati. Analoghe considerazioni sono state effettuate dagli altri componenti della Commissione consultiva.

Tuttavia, le suddette osservazioni non sono considerate sufficienti a superare le valutazioni espresse dagli uffici dell'ente nella Conferenza interna di servizi, ritenendo che la proposta di Spinelli determini un effettivo incremento dei volumi di container rispetto a quanto indicato da Stazioni marittime, che peraltro si avvarrebbe di altro operatore per incrementare il traffico.

In data 26 agosto 2022 la soc. Stazioni Marittime ha trasmesso ulteriori osservazioni in merito alla decisione dell'Ente di assegnare in concessione le aree alla soc. Spinelli, soprattutto evidenziando il ***favor*** nei confronti di detta società ***in quanto già titolare di concessioni limitrofe all'area richiesta.***

In data 30 agosto 2022 la soc. Stazioni Marittime ha inviato ulteriori osservazioni in merito ad altri elementi che erano stati valutati positivamente dalla Conferenza interna dell'ente, quali la contiguità dell'area richiesta con aree assegnate per licenza e quindi temporanee.

A seguito delle suddette osservazioni la seduta della Commissione consultiva del 31 agosto 2022 viene rinviata analogamente al Comitato di gestione.

In data 28 ottobre 2022 la soc. Spinelli S.r.l. ha inviato all' AdSP una diffida al rilascio della concessione.

In data 19 dicembre 2022 è stata convocata la Commissione consultiva che ha espresso parere favorevole al rilascio della concessione. La delibera è poi votata all'unanimità in senso favorevole dal Comitato di gestione nella seduta del medesimo giorno. Nella relazione relativa alla delibera della Commissione consultiva si confutano tutti i rilievi formulati da Stazioni marittime. La concessione per licenza è stata assegnata in data 16 febbraio 2023. Dalla relazione del RPCT, si evince che la soc. Spinelli S.r.l. con istanza del 19.02.2024 ha chiesto all'AdSP di concederle, sensi dell'art. 24 del Reg. Cod. Nav., fino al 31.12.2056, il compendio demaniale marittimo già in concessione con le licenze sopra citate (in scadenza il 17 e 30 giugno 2024), chiedendo di accorparle con quella già assentite.

Si apprende -poi- che con delibera prot. 52/5/2024 concernente "Istanze aventi ad oggetto aree di complessivi mq 27.389 circa, di cui mq 22.732 circa presso Ponte ex Idroscalo lato levante (area c.d. ex carbonile Enel Produzione) e mq 4.657 circa in radice Ponte ex Idroscalo (area c.d. "EX NBTC")" del 25/07/2024, il Comitato di Gestione ha rigettato l'istanza in parola, nonché quelle già presentate rispettivamente in data 27.06.2023 (cui in parte qua ha fatto seguito licenza rep. n. 18 in data 09.01.2024) e in data 31.08.2023, in quanto ritenute superate dall'istanza del 19.02.2024.

La soc. Spinelli ha presentato ricorso al Tar Liguria notificato all'Ente in data 13.06.2024, (la cui copia è stata consegnata a mano dall'Avv. Busnelli alla Commissione nel corso dell'incontro svoltosi presso l'Ente in data 5 settembre 2024) avverso le note (prot. n. 24703 del 23.05.2024; prot. n. 26260 del 31.05.2024; prot. n. 26376 del 03.06.2024), con le quali l'Ente ha rappresentato alla società la necessità di sgomberare sia l'area cd. "ex NBTC" che l'area cd. "ex carbonile Enel" entro le rispettive scadenze del 30 giugno 2024 e del 17 giugno 2024, tenuto conto anche dell'assenza di domande di rinnovo temporaneo da parte del concessionario uscente, nelle more della definizione del procedimento di

accorpamento dei titoli con scadenza al 2056 avviato a seguito dell'istanza del 19 febbraio 2024 della società Spinelli.

In particolare, con l'unico motivo di censura dedotto, la ricorrente ha obiettato che avendo la società richiesto con due diverse istanze del 27.06.2023 e del 31.08.2023 il rinnovo dei due titoli concessori "ex NBTC" ed "ex carbonile Enel" fino al 31 dicembre 2056, non riteneva di dover presentare autonome istanze di rinnovo temporaneo dei titoli in scadenza, in attesa della definizione dei procedimenti medio tempore avviati. Inoltre, nel ricorso si afferma che in data 18 gennaio 2024 il Servizio concessioni pluriennali dell'AdSP aveva comunicato alla società (notiziandone anche il Servizio concessioni e licenze) l'avvio del procedimento sulla domanda 27 giugno 2023, per il rinnovo della concessione dell'area "ex NBTC", mentre nessun procedimento risultava istruito all'atto della presentazione del ricorso con riguardo alla istanza 31 agosto 2023 relativa alle aree "ex carbonile Enel". A seguito poi delle indicazioni del Servizio Concessioni Pluriennali dell'Ente, in data 19 febbraio 2024 la società ha presentato un'ulteriore istanza, ex art. 24 cod. nav., per l'estensione della concessione relativa al compendio di circa 161.993 mq (di cui agli atti pluriennali 12 marzo 2018, rep. n.28 e 22 dicembre 2021, rep. 161) alle adiacenti aree di complessivi mq.27.389 già utilizzate in forza delle concessioni per licenza sopra richiamate.

Si evidenzia inoltre che con nota del 27 febbraio 2024 l'AdSP comunicava alla Spinelli s.r.l. l'avvio del procedimento relativo all'istanza di estensione ed accorpamento del 19 febbraio 2024.

Tuttavia, In data 23 maggio 2024 la ricorrente riceveva la comunicazione da parte dell'AdSP, con la quale disponeva lo sgombero entro la scadenza del 17 giugno 2024 delle aree "ex carbonile Enel" ed entro il 30 giugno 2024 dell'area "ex NBTC", "non essendo pervenute eventuali istanze di rinnovo secondo la tempistica prevista nel disciplinare concessorio ossia con 120 giorni di anticipo rispetto alla scadenza".

Dalla lettura del ricorso si evince che l'ente, con successive comunicazioni, rappresentava le ragioni dell'avvio della procedura di sgombero ritenendo che le istanze fossero considerate superate. Lo stesso si evince dalla lettura della Relazione del RPCT, dalla quale risulta che l'Ente si è costituito in giudizio rilevando come, a seguito della presentazione dell'istanza Spinelli del 19 febbraio 2024 - che accorpava le due precedenti istanze presentate dalla società per il rilascio di titoli pluriennali (vale a dire quella del 27 giugno

2023 e quella del 31 agosto 2023) - queste ultime fossero da ritenersi ormai superate o, comunque, "congelate" in attesa della definizione dell'istanza sopravvenuta e ritenuta prioritaria.

Inoltre, poiché la società era a conoscenza che il procedimento avviato nel 2024 non si sarebbe potuto concludere prima dello scadere delle due licenze del 17.06.2024 e del 30.06.2024, sarebbe stato onere del concessionario uscente attivarsi tempestivamente per richiedere un rinnovo temporaneo dei titoli in questione, non potendo pretendere - come invece teorizzato da controparte in ricorso - che fosse l'Ente tenuto ad attivarsi ex officio per il rinnovo temporaneo dei titoli, anche in assenza di esplicite istanze del privato.

Con Ordinanza n. 140/2024 depositata in data 8.7.2024, il TAR Liguria si è pronunciato sulla domanda incidentale di sospensione cautelare dei provvedimenti impugnati annessa al ricorso introduttivo, ritenendo che le esigenze cautelari della società ricorrente potessero trovare idonea tutela con la sollecita definizione nel merito del giudizio poi fissato all'udienza di discussione del 4.10.2024.

In data 30.08.2024, la società ricorrente ha depositato al TAR un'istanza di rinvio dell'udienza di discussione della causa, motivata dall'esigenza di impugnare, mediante motivi aggiunti, la nota del 5.8.2024 con la quale l'Ente, sulla scorta delle determinazioni assunte dal Comitato di Gestione nella seduta del 25.07.2024, ha rigettato sia l'istanza di estensione e di accorpamento del 19.02.2024, sia le istanze del 27.06.2023 e del 31.08.2023, di rinnovo pluriennale delle concessioni relative alle aree cd. ex Enel Carbonile e cd. ex NBTC.

5.2 CONCESSIONE EX ITAR PRESSO IL PONTE EX IDROSCALO

(fascicolo in **allegato 18**)

Con istanza del 7 dicembre 2021 la soc. Spinelli ha richiesto una ulteriore area di 1.340 mq c.d. Enel ex Itar presso il ponte ex idroscalo per una durata di quattro anni, integrante da un punto di vista logistico operativo l'area oggetto della precedente concessione e confinante e contigua con le aree in concessione già assegnate. L'istanza è stata pubblicata insieme a quella della soc. Kelmar con avviso del 18 marzo 2022.

In data 4 maggio 2022 si è tenuta la Conferenza di servizi interna per l'esame dell'istanza.

Dalla lettura del verbale della Conferenza si evince che la soc. Kelmar ha chiesto in concessione l'area, prima per 15 anni e poi per 4 anni, per attività di riparazione macchinari atti a movimentare container e cargo e quale magazzino, parcheggio mezzi officina meccanica e uffici operativi e spogliatoi. Nella seconda richiesta viene evidenziata la circostanza che dovranno essere effettuati nell'area importanti interventi infrastrutturali a carico della società stessa e che pertanto la medesima società fa riserva di presentare, in caso di assegnazione della concessione, un piano di ammortamento/investimento coerente con conseguente richiesta di una concessione di durata pluriennale.

Nel periodo di pubblicazione delle istanze è pervenuta una ulteriore istanza sempre per 4 anni finalizzata a stoccaggio attrezzature e deposito materiali per attività di lavoro subacqueo presentata dalla società Barracuda Sub S.r.l. a seguito dell'aggiudicazione della gara per lavori di manutenzione straordinaria dei fondali, nonché la richiesta da parte della soc. Suberba di annullare l'avviso di pubblicazione in quanto l'area risulta oggetto del procedimento istruttorio per l'ATF avviato ed essendo pendente da tempo (2017) la richiesta della società di rilascio di una concessione demaniale nelle aree in parola. Inoltre, fuori dei termini previsti, è stata presentata una ulteriore istanza della società Autostrade per l'Italia per il rilascio di una concessione, per la durata di 36 mesi, di un'area di 15.974 mq ricadente in minima parte nell'area ex Itar. Tale istanza è stata ritenuta inammissibile in quanto tardiva.

Dal verbale della Conferenza interna si evince che, dopo aver motivato il rigetto della richiesta della soc. Superba di annullare l'avviso di pubblicazione delle istanze in parola, in quanto l'istanza pluriennale (di cinquant'anni) del 31 luglio 2017 non è stata mai avviata, essendo condizionata all'esito del procedimento di Adeguamento tecnico funzionale, superato dalle delibere del Comitato di gestione del 15 dicembre 2021, prot. n. 89/2/2021 e del 30 dicembre 2021, prot. n. 104/5/2021 e della soc. Barracuda Sub connessa ai lavori affidatigli con appalto di manutenzione fondali, ma ormai in esaurimento all'epoca della richiesta e quindi priva delle caratteristiche di proficuo interesse pubblico rispetto alle altre due istanze, la proposta della soc. Spinelli è considerata conforme alla previsione pianificatoria dell'area, in quanto relativa allo svolgimento di operazioni portuali nei settori merceologici previsti, così come quella della soc. Kelmar per lo svolgimento di attività di riparazione macchinari.

Dalla comparazione tra dette istanze la Conferenza ritiene più proficua, per gli interessi pubblici di uso del demanio marittimo, quella di Spinelli anche per il minor impatto sul traffico rispetto alle proposte presentate dagli altri operatori economici per la contiguità del compendio alle aree già assentite in concessione e per una maggiore valorizzazione funzionale di esse.

In data 31 maggio 2022 sono state sollevate alcune osservazioni da parte dei membri del Comitato di gestione che hanno indotto l'Ente a rinviare alla data successiva l'esame della richiesta al fine di approfondire alcune tematiche emerse anche nell'ottica di una revisione del PRP.

In data 7 giugno 2022 si è tenuta la riunione del Comitato di gestione che ha fatto proprie le valutazioni della Conferenza interna e ha approvato il rilascio della concessione alla società Spinelli.

Sono poi pervenute le osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della legge 241/90 delle società le cui istanze non sono state ritenute sufficientemente rispondenti all'interesse pubblico.

In particolare la società Kelmar, con nota del 27 maggio 2022, ha evidenziato come **l'assegnazione dell'area alla società Spinelli che, direttamente ed attraverso altre società del Gruppo, già dispone di un compendio demaniale di notevole estensione**, determinerebbe la perdita della disponibilità di aree demaniali per la società stessa, con la conseguente cessazione della propria attività, a causa dei lavori di infrastrutturazione in atto, facendo venir meno un'attività (quella della riparazione dei mezzi portuali) essenziale per garantire la continuità nello svolgimento delle operazioni portuali, che non può essere svolta fuori dalla cinta portuale. Inoltre, fa presente che sarebbe disponibile ad avviare i lavori infrastrutturali necessari che potrebbero essere portati a termine in breve tempo. Ancora, osserva che non corrisponde al vero che le attività svolte da Kelmar Italia s.r.l. comporterebbero un maggior aggravio di traffico sulla viabilità portuale rispetto a quella presentata da Spinelli s.r.l. L'area "Enel/ex Itar", infatti, ha una sua autonomia funzionale, dotata di apposito accesso autonomo di entrata/uscita e di affaccio diretto sulla via ex-idroscalo, rendendo quindi minimo l'impatto sul traffico portuale.

In data 25.5.2022 anche la soc. Barracuda Sub ha presentato le proprie osservazioni, unitamente ad un'istanza di accesso, ritenute dall'AdSP non in grado di incidere sulle valutazioni effettuate in favore della Spinelli S.r.l.

Avverso gli esiti della riunione del Comitato di gestione del 7 giugno 2022 la soc. Superba ha presentato ricorso al TAR Liguria per l'annullamento degli atti, che è stato dichiarato improcedibile nell'udienza dell'8 maggio 2024.

In data 18 luglio 2022 è stato autorizzato ex art. 24 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione l'ampliamento areale della licenza reg. n. 74 del 19/07/2021, includendovi 1.340 m² scoperti denominati "area Enel ex Itar"

5.3 ISTANZA PER IL RILASCIO DI UNA CONCESSIONE IN AREA EX IDROSCALO

(fascicolo in **allegato 19**)

La soc. Spinelli, con nota del 19 febbraio 2024, ha richiesto, fino al 31 dicembre 2056, la concessione di un'area di mq 27.389 corrispondente alle due concessioni per licenza in scadenza al 17 giugno 2024 e al 30 giugno 2024 in estensione del compendio già in concessione di mq 161.993 fino al 31.12.2056. Ciò in ragione dell'ampliamento dei traffici e della necessità di consolidare l'assegnazione degli spazi già oggetto di concessione per licenza e parti integranti del terminal in concessione fino al 2056, al fine di ampliare i traffici, realizzare nuovi investimenti e aumentare l'occupazione, con la richiesta anche di convertire alcuni settori ad operazioni portuali per merci convenzionali e contenitori in coerenza con l'utilizzo dell'area in concessione da oltre 20 anni. L'istanza prevede anche alcuni investimenti di riqualificazione infrastrutturale.

In data 27 febbraio 2024 è stato dato avvio al procedimento istruttorio e in data 18 marzo 2024 si è disposta la pubblicazione dell'istanza.

In data 18 aprile 2024 è pervenuta l'istanza della soc. C. Steinweg – GMT S.r.l. con osservazioni relative alla domanda della soc. Spinelli S.r.l. che, secondo detta società, non appare meritevole di essere accolta.

Tra le diverse considerazioni svolte, la soc. GMT S.r.l. evidenzia che la pubblicazione della domanda della soc. Spinelli S.r.l. è avvenuta dopo l'entrata in vigore del Regolamento ministeriale n. 202/2022 concernente il «Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine», delle Linee Guida adottate con D.M. n. 110/2023 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle modalità di applicazione del Regolamento n.202/2022 e del Regolamento AdSP per la concessione di aree e banchine comprese

nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nei quali si prevede l'attivazione di una procedura ad evidenza pubblica stante la durata della concessione richiesta, anche in ragione del fatto che nel regolamento si prevede che l'avviso, pubblicato per un periodo di 45 giorni, contenga i criteri per la comparazione di istanze concorrenti e i punteggi ad essi assegnati. Entrambe queste circostanze non sono presenti nell'avviso pubblicato, in quanto il periodo di pubblicazione è indicato in 30 giorni e non sono presenti i criteri di valutazione *“per consentire ai potenziali interessati di comprendere prima le “regole del gioco” a tutela della concorrenza e dell'equo accesso alle infrastrutture portuali”*.

In secondo luogo, vengono fatte osservazioni sulla reale necessità di un ampliamento dei traffici containerizzati nel porto di Genova considerata “l'esistenza di un'offerta dei servizi terminalistici considerati superiore alla domanda rilevante per il mercato del porto di Genova” e sulla effettiva capacità di sviluppo dei traffici della soc. Spinelli in quanto pur avendo aumentato la dimensione del proprio terminal del 27,81%, di fatto ha visto ridurre i traffici del -4,15%.

Alla data in cui è stata effettuata l'acquisizione degli atti non sono state rese ulteriori informazioni sul proseguimento del procedimento.

*Tra la documentazione acquisita si richiama l'attenzione sulla nota del 21 settembre 2023 con la quale la società Spinelli ha richiesto all'AdSP l'aggiornamento del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (“DPSS”) e conseguentemente del PRP e l'inserimento nella programmazione operativa dell'Autorità di Sistema Portuale (POT—Piano Operativo Triennale delle opere portuali) di una serie di interventi quali il riempimento di Calata Concenter, l'allungamento di Ponte Idroscalo Testata, il riempimento di Calata Inglese, l'allungamento di Ponte Etiopia Testata e il potenziamento dei binari ferroviari, prevedendo altresì il superamento del vincolo di mantenimento delle rinfuse con l'indicazione di nuove funzioni e ambiti, ovvero l'inclusione in ambito S3 delle aree di Ponte S. Giorgio, Calata Giaccone ed ex Enel (in ambito S4), ad esclusione dell'area di sedime della ex centrale Enel e delle aree in concessione a terzi. **Tutto ciò al fine di realizzare un'unica banchina di lunghezza idonea a soddisfare le esigenze di sviluppo del porto in funzione della realizzazione della nuova Diga foranea** e consentire sia il consolidamento sia l'ampliamento a levante, unico possibile, del Terminal GPT in concessione alla società Spinelli, anche per consentire un maggior proficuo utilizzo delle aree utili per lo svolgimento delle operazioni portuali*

conseguenti alla intervenuta dismissione del compendio in concessione ad Enel Produzione per una parte del quale la soc. Spinelli aveva presentato istanza di concessione pluriennale e si accingeva a farlo per la residua parte.

In tal modo sarebbe stato possibile aumentare la capacità produttiva del Terminal GPT per il progressivo sviluppo dei traffici entro il 2032 di 1.400.000 Teu/anno, tenuto conto del trend di crescita avvenuto negli ultimi tempi.

Ciò a riprova dell'interesse dalla soc. Spinelli ad ottenere, attraverso gli interventi infrastrutturali di riempimento degli specchi acquei indicati, un'unica banchina che avrebbe rafforzato la sua posizione nel porto, ottenendo un vantaggio competitivo significativo rispetto agli altri operatori economici nel settore della movimentazione container.

Si evidenzia tuttavia come all'istanza non è seguito alcun procedimento, in quanto l'ente sta predisponendo un nuovo PRP che riguarderà l'assetto complessivo del porto.

5.4 RIEMPIMENTO CALATA CONCENTER

(fascicolo in **allegato 20**)

Il riempimento di Calata Concenter era già previsto nel Piano Regolatore Portuale (PRP) adottato dal Comitato Portuale della ex Autorità portuale di Genova nel 2001 ed approvato con delibera 35 del 31 luglio 2001 (rettificata con delibera 65 del 13 novembre 2001) dal Consiglio Regionale della Liguria ai sensi dell'art.5 della legge n.84/1994.

Dalla relazione del RPTC si evince che nel marzo 2022, il Presidente dell'Autorità di Sistema portuale aveva chiesto, mediante mail, all'Unità speciale Gare e contratti per lavori, servizi e forniture Programma straordinario (USGCPS) di predisporre un decreto, da sottoporre al Commissario Straordinario per la ricostruzione del Polcevera, per l'aggiornamento del Programma Straordinario, ex art. 9 bis della Legge 130/2018, ai fini dell'inserimento, fra l'altro, dell'intervento di riempimento di Calata Concenter.

Quanto alla procedura, si osserva che la stessa risulta differente da quella di solito seguita per l'aggiornamento del programma in parola. Tuttavia, *“dopo l'iniziale richiesta dell'organo di vertice politico amministrativo (comunque non perseguita), nel mese di giugno, anche a seguito di molteplici incontri di condivisione e confronto con la struttura*

commissariale ex L. 130/201829, l'iter per l'aggiornamento del programma straordinario è stato ricondotto alla procedura ordinaria”.

Inoltre, si legge nella Relazione del RPTC che in ragione della realizzazione del Tunnel sub portuale, la società ASPI, ad inizio 2022, aveva avviato delle interlocuzioni con l'AdSP e la Struttura Commissariale al fine di comprendere se ci fosse la possibilità di conferire il materiale derivante dallo scavo del tunnel nelle calate del porto. In particolare, con e-mail del 11 aprile 2022, ASPI aveva trasmesso al dirigente dello Staff Programma Straordinario un file contenente la descrizione del progetto, prospettando alcune soluzioni alternative fra loro per l'utilizzo di tale materiale.

La scelta era ricaduta su calata Concenter in quanto prevista in una precedente ipotesi di variante al PRP seppur non approvata rispetto alle altre soluzioni proposte.

Nel corso della seduta del Comitato di gestione dell'AdSP del 29 luglio 2022 veniva esaminato l'aggiornamento al Programma straordinario delle opere commissariali ex art. 9-bis della legge n.130/2018 approvato con Decreto n. 2/2019 del Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera e aggiornato successivamente con Decreto n. 1/2020 e Decreto n.5/2021 del Commissario stesso.

Tra gli interventi da inserire si rinvergono il riempimento della Calata Concenter, gli Interventi infrastrutturali sulle aree delle riparazioni navali e il Tunnel Subportuale per un costo totale di € 758.000.000,00.

Il progetto denominato “Calata Concenter” prevede il tombamento della Calata ubicata nel Bacino di Sampierdarena su una superficie di circa 25.000 mq e su fondali variabili di altezza media pari a circa 9m. al fine di consentire la realizzazione di un nuovo fronte di accosto di quasi 500m, per un importo di € 30 milioni interamente finanziato con risorse dell'AdSP. in coerenza con quanto richiesto dalla VIA sul PFTE della Nuova Diga Foranea di Genova.

Nel corso dell'esame del progetto di riempimento della Calata Concenter, con nota prot. 8960 del 9 marzo 2023, il Ministero della cultura, Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio, nell'ambito della verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nel punto c del provvedimento di VIA (DM 5395 del 25 ottobre 2000) relative all'area di Sampierdarena, ha sollevato talune criticità connesse al riempimento delle diverse Calate presenti nell'area in parola che andrebbe a contrapporsi con il progetto di riqualificazione

dell'area intorno alla Lanterna, ritenendo prioritaria l'opportunità di realizzare un polo turistico culturale nella zona. In particolare, con riferimento alla Calata Concenter il documento evidenzia alcune prescrizioni da tenere in considerazione a tutela dell'area e in particolare della Lanterna favorendo un collegamento con il mare tra il porto Antico e il Terminal traghetti da dove è possibile accedere alla passeggiata alla Lanterna.

Con decreto n.153 del 28 marzo 2023 del Direttore generale della Direzione generale Valutazioni Ambientali è stata attestata l'ottemperanza alle condizioni ambientali del provvedimento VIA citato "anche alla luce delle modifiche progettuali proposte, nel rispetto delle condizioni poste dal Ministero della cultura con il parere n. 8960 del 9 marzo 2023".

Sempre dalla lettura della Relazione del RPTC, nell'ambito del procedimento volto al rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) avviato dalla soc. ASPI con nota del 23/11/2022, la Regione Liguria ha chiesto all'AdSP, a seguito dell'avvio della Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 ter della L. n. 241/1990, di fornire il parere di competenza in ordine al progetto denominato "Tunnel sub portuale urbano di attraversamento della città di Genova" che è stato rilasciato in termini favorevoli dall'AdSP con alcune prescrizioni, anche di natura progettuale, in ordine al riempimento delle calate, vincolanti per il proponente (ASPI), ponendo particolare riguardo al riempimento delle Calate (Concenter e Giaccone), e alla realizzazione di un unico fronte di banchina rettilineo fra la testata di ponte san Giorgio e l'avanzamento di ponte Idroscalo, a cura e spese di ASPI.

In data 4 marzo 2024, è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra il Comune di Genova, il Commissario Straordinario per la Ricostruzione del Polcevera, la Regione Liguria, l'Autorità di Sistema Portuale e ASPI che prevede anche la realizzazione degli interventi portuali ("conferimento definitivo dei materiali di escavo, non riutilizzati nel progetto stesso, tramite il riempimento di calata Concenter e di calata Giaccone, nonché nella nuova diga o in ambito portuale ad esso equivalente").

Con la delibera prot. n. 49/2/2024 del 25 Luglio 2024, in coerenza con il Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) del progetto relativo al "Tunnel sub portuale urbano di attraversamento della città di Genova" approvato con atto n. 332/2024 del 19 gennaio 2024, sono stati espunti i finanziamenti a carico AdSP (per l'importo di 30 milioni di euro) per la realizzazione degli interventi connessi con il riempimento di Calata Concenter, in quanto finanziato da ASPI nell'ambito del progetto del Tunnel sopracitato.

5.5 CONCESSIONE ALLA TERMINAL RINFUSE GENOVA

(fascicolo in **allegato 21**)

Con istanza del 17 ottobre 2019 la società Terminal Rinfuse Genova S.r.l. ha richiesto il rilascio di una concessione per la durata di 40 anni richiamando una precedente istanza datata 14 luglio 2017 con la quale aveva chiesto l'ampliamento dello scopo della concessione di cui era già titolare ai traffici convenzionali (rotabili e merce varia) e marginalmente ai contenitori nelle aree di Ponte S. Giorgio e Ponte Rubattino e relative calate. Ciò al fine di salvaguardare l'occupazione in vista di una rimodulazione del piano di attività verso altre tipologie di attività essendo ridotte quelle relative alle rinfuse a seguito della chiusura della centrale Enel. Sull'istanza l'Adsp ha richiesto un parere all'Avvocatura dello Stato che ha risposto, ritenendo necessario un ATF e non una variante al PRP per autorizzare lo svolgimento di traffici convenzionali e contenitori. Nelle more dell'approvazione dell'ATF era stato consentito alla società lo svolgimento in via temporanea di operazioni portuali relative a traffici convenzionali, rotabili e contenitori. L'ATF è stato adottato dal Comitato di gestione con delibera del 31 gennaio 2018. La società poi ha richiesto di poter estendere le nuove attività autorizzate anche nelle aree restituite dall'AdSP che erano state oggetto di lavori di pubblica utilità. Il Comitato di gestione acquisito il parere favorevole della Commissione consultiva ha dato parere favorevole all'estensione della concessione richiesta.

Con successiva istanza del 9 novembre 2018 la società ha poi richiesto di poter svolgere le suddette nuove attività nelle ulteriori aree di ponte Rubattino oggetto dell'ATF. In data 24 gennaio 2019 il CSLP ha espresso il proprio parere favorevole sull'ATF approvato dall'AdSP il 31 luglio 2019.

Pertanto, la società ha presentato istanza di proroga della concessione di cui era titolare per l'esecuzione dei lavori necessari alla realizzazione del programma di attività presentato.

In data 31 dicembre 2019 è stato avviato dall'AdSP il procedimento di rilascio della proroga della concessione e in data 5 marzo 2020 l'istanza è stata pubblicata, ai sensi dell'art. 18 reg. cod. nav., sul GU, GURI, giornali e sui siti delle altre amministrazioni interessate.

In data 19 marzo 2019 è pervenuta nota della soc. Superba con la quale la medesima chiedeva la estensione della durata di pubblicazione dell'istanza, ai fini della presentazione di

eventuali osservazioni e opposizioni in considerazione delle disposizioni di cui all'articolo 103, comma 1 del decreto legge n. 18/2020 che prevedeva la sospensione dei termini dei procedimenti avviati alla data del 23 febbraio 2020 fino al 15 aprile 2020. All'istanza l'AdSP ha risposto negativamente "atteso che il disposto di legge non appare letteralmente riferibile ai termini di pubblicazione delle istanze demaniali, si ritiene opportuno che eventuali domande concorrenti o osservazioni vengano *presentate entro il termini stabiliti dall'avviso di pubblicazione*".

In data 8 maggio 2020 la medesima soc. Superba ha presentato le proprie osservazioni in merito all'istanza della soc. Terminal Rinfuse Genova, nonché la conferma della validità delle proprie istanze presentate in data 31 luglio 2017, da considerare pertanto domande concorrenti della prima, una riferita alle aree all'epoca in concessione alla soc. Enel Produzione (Calata Concenter) e l'altra riferita alle aree di Ponte S. Giorgio in concessione alla soc. Terminal Rinfuse Genova in scadenza il 31 dicembre 2020. In particolare, la Superba, oltre ad evidenziare la non correttezza dell'interpretazione della normativa sopra riportata, [REDACTED]

[REDACTED] evidenzia la circostanza della mancata presa in considerazione della richiesta di variazione mediante ATF avanzata dalla stessa società e connessa all'istanza presentata, ed evidenzia invece l'avvio della modifica mediante ATF richiesta dalla soc. Spinelli nell'imminenza della scadenza della concessione in capo alla soc. Terminal Rinfuse Genova, [REDACTED]

Inoltre, sottolinea come il Gruppo proprietario della società abbia diverse concessioni in porto, per cui **la proroga della concessione si porrebbe in contrasto con l'art. 18, comma 7 della legge n.84/1994 che prevede che una stessa concessionaria non possa avere altre concessioni per attività uguali che già svolge in porto. Ciò al fine di evitare l'attribuzione di una posizione dominante ad un unico soggetto ed evitare che "il divieto di assegnare alla stessa impresa più aree demaniali in uno stesso porto**

venza eluso mediante l'assegnazione di concessioni a diverse persone giuridiche controllate dalle medesime persone" (così l'AGCM dell'AS 230 dell'8 novembre 2001)⁸.

In data 24 settembre 2020 la soc. Bettolo ha presentato istanza di concessione demaniale per una durata di tre anni per svolgere attività di stoccaggio e movimentazione contenitori su un'area di 7.000 mq relativi all'area in riconsegna da parte di Enel Produzione, poiché l'area in concessione non era utilizzabile a seguito di lavori da effettuarsi da parte dell'AdSP e l'area che avrebbe dovuto avere dalla soc. Terminal Rinfuse Genova non le era stata consegnata non essendo stati avviati, da parte di quest'ultima, i lavori di demolizione di due silos. Peraltro, tale area non poteva essere utilizzata, in quanto doveva essere adibita ad area di cantiere per le ditte che avrebbero effettuato i lavori per la realizzazione della nuova viabilità sopraelevata.

In data 5 ottobre 2020 la soc. CSM ha presentato istanza per il rilascio di una concessione demaniale, per la durata di tre anni, di una parte dell'area Carbonile per poter proseguire lo svolgimento delle proprie attività, avendo ricevuto comunicazione dall'AdSP e da ASPI che parte della concessione già assentita sarebbe stata occupata per i lavori della nuova viabilità sopraelevata per un periodo di tre anni.

In data 18 novembre 2020 si è tenuta la Conferenza interna degli Uffici dell'AdSP. Nella relazione si premette che, anche se a seguito di istanza presentata dalla soc. Terminal Rinfuse Genova, nel 2017 l'Ente - in linea con gli indirizzi pianificatori e le tendenze registrate nel PRP vigente che prevede nell'ambito della funzione commerciale l'ampliamento e la razionalizzazione delle superfici da destinare rispettivamente al settore delle merci containerizzate e delle merci convenzionali e diametralmente una "contrazione degli spazi dedicati alle rinfuse solide commerciali" - aveva attivato la procedura di Adeguamento Tecnico Funzionale - ATF volta a consentire nell'ambito S5 - in aggiunta all'articolazione funzionale C3 (rinfuse solide) - anche le articolazioni funzionali C1 e C2

⁸ L'articolo 18, al comma 9 come riformulato, a seguito dell'emanazione della legge 5 agosto 2022, n. 118, prevede che un'impresa concessionaria non possa essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Il divieto di cumulo di cui al primo periodo non si applica nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, individuati ai sensi dell'articolo 4, e in tale caso è vietato lo scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili.

(movimentazione e stoccaggio di contenitori e merci convenzionali), per un più proficuo sfruttamento del compendio demaniale, anche tenuto conto del nuovo assetto del sistema portuale.

L'istanza presentata dalla soc. Terminal Rinfuse Genova è stata -pertanto- ritenuta compatibile con la funzione pianificatoria e quindi coerente con lo svolgimento delle operazioni portuali per conto terzi riguardanti traffici di rinfuse solide, impiantistica, prodotti siderurgici anche non alla rinfusa sull'intero compendio e operazioni portuali riguardanti merci convenzionali (rotabili e merci varie, contenitori e relativi servizi accessori).

Quanto alla richiesta presentata in data 31.7.2017 dalla soc. Superba, la Conferenza osserva come le due istanze di concessione, una in via prioritaria su calata Concenter e Idroscalo levante (62.000 mq in concessione a Enel Produzione) e l'altra, in caso di reiezione, della prima, sull'area demaniale di ponte San Giorgio (circa 52.000 mq in concessione al Terminal Rinfuse Genova), entrambe per una durata pari almeno ad anni cinquanta a partire, la prima, dal momento in cui ENEL Produzione si troverà nella condizione di retrocedere dalla concessione e la seconda, dal momento in cui verrà a scadere o a cessare la concessione del concessionario Terminal Rinfuse Genova S.r.l., "non sono ad oggi conformi con il Piano Regolatore Portuale vigente, in quanto le *schede dei rispettivi ambiti di PRP non ammettono, per nessuno dei due compendi, l'articolazione funzionale C5 ovvero "operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse liquide: prodotti chimici" propria dell'attività svolta da Superba*", anche perché l'istruttoria dell' ATF non era ancora conclusa per gli approfondimenti in corso su alcuni profili ambientali e di rischio relativi alla nuova ipotesi localizzativa.

Inoltre, con riferimento all'affermazione che le domande della soc. Superba potessero essere considerate come concorrenti con quella presentata dalla Terminal Rinfuse Genova, si osserva come solo la seconda istanza avrebbe potuto essere considerata in concorrenza, ma dato che essa era stata proposta in subordine in caso di mancato accoglimento della prima, in corso di istruttoria, doveva essere considerata non comparabile con quella presentata dalla Terminal Rinfuse Genova.

Nel corso della riunione sono poi esaminate tutte le osservazioni prodotte dalla soc. Superba, tutte ampiamente confutate dai partecipanti ad essa, concludendo sulla inammissibilità/rigetto della richiesta formulata da SUPERBA S.R.L. sulla base delle motivazioni

esposte nel verbale. Il rigetto della domanda è stato comunicato alla suddetta società con nota del 1° marzo 2021 con la trasmissione del verbale della Conferenza di servizi.

Nel frattempo, in data 30 giugno 2020, la soc. Superba ha presentato ricorso al Tar Liguria avverso l'avvio del procedimento di rilascio della concessione demaniale in favore della soc. Terminal Rinfuse Genova e successivi motivi aggiunti. Su tale ricorso e motivi aggiunti si è espresso il TAR Liguria in data 11 ottobre 2023 dichiarando il ricorso e i motivi aggiunti inammissibili in quanto "l'eventuale annullamento degli atti impugnati non sarebbe in grado di arrecare alcun vantaggio (e neppure l'aspettativa di un vantaggio attuale e diretto) all'interesse sostanziale della ricorrente la quale aspira *all'insediamento di attività che, allo stato, non sono compatibili con la disciplina del piano regolatore portuale, laddove esclude dall'ambito interessato dalle domande di Superba S.r.l. la funzione C5 ("operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse liquide")*. Non essendo medio tempore intervenuta alcuna scelta pianificatoria coerente alle proposte della ricorrente, pertanto, essa non potrebbe attualmente aspirare, anche nell'ipotesi di accoglimento del ricorso, al conseguimento di titoli concessori sulle aree assentite alla controinteressata, sicché non è rilevabile il requisito dell'attualità dell'interesse ad agire".

Con nota dell'11 marzo 2021 sono pervenute le controdeduzioni della soc. Superba in merito a quanto rappresentato nel verbale della Conferenza di servizi sopra richiamata. **Interessante notare il fatto che mentre l'AdSP ha immediatamente avviato il procedimento per la redazione e approvazione dell'ATF come richiesto dalla soc. Terminal Rinfuse Genova, non altrettanto rapido è stato l'avvio del procedimento per la redazione e approvazione dell'ATF richiesto dalla soc. Superba (circostanza che ha portato l'ente a dichiarare che l'istanza della soc. Superba non era coerente con la pianificazione dell'area richiesta). Nella nota viene poi sottolineato il vantaggio competitivo dato alla soc. Terminal Rinfuse Genova la cui istanza è stata immediatamente pubblicata a differenza di quelle presentate dalla soc. Superba mai pubblicate al fine dell'avvio del procedimento di rilascio della concessione richiesta e la mancanza di preventiva definizione dei criteri di assegnazione della concessione.**

In data 5 maggio 2021 la soc. Terminal Rinfuse Genova ha presentato una rimodulazione dei propri investimenti, alla luce del fatto che i lavori relativi al consolidamento statico della banchina di ponte S. Giorgio levante erano stati inseriti nel Programma dei lavori del Commissario straordinario.

In data 2 luglio 2021 si è tenuta una Conferenza interna degli uffici dell'ente sul rilascio della concessione demaniale alla soc. Terminal Rinfuse Genova, nel corso della quale è stata esaminata la domanda ed è stata evidenziata la necessità di approfondimenti in merito agli investimenti proposti e all'aggiornamento del Piano di impresa.

In data 20 luglio 2021 l'AdSP chiedeva alla soc. Terminal Rinfuse Genova una integrazione della documentazione trasmessa.

Con nota del 21 luglio 2021 l'Ufficio dell'AdSP che si occupa del Programma Straordinario di Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto in capo al Commissario per la ricostruzione del Polcevera chiedeva una ridefinizione del perimetro concessorio, alla luce degli importanti lavori connessi alla viabilità portuale per migliorare i collegamenti con Calata Bettolo ed evidenziava la necessità di determinare un nuovo assetto del gate a ponente. Inoltre, chiedeva che *“al fine di realizzare i lavori dovrà essere inserita apposita clausola di sospensione nell'atto concessorio per le aree necessarie alla realizzazione delle opere”*.

Con nota del 23 luglio 2021 la Direzione Pianificazione e Sviluppo dell'AdSP costatava che *“tenuto conto del quadro urbanistico vigente come sopra descritto, le attività proposte nel piano di impresa presentato da TRGE (mantenimento dei traffici residui di rinfuse bianche, grigie e speciali; gestione dei ridotti traffici di rinfuse nere; sviluppo di nuovi traffici convenzionali e contenitori) risultano ammissibili, fatta eccezione per la suddetta porzione in ambito S4”* (in quanto all'epoca risultava ammessa esclusivamente l'articolazione funzionale impianti tecnologici, essendo strettamente connesso alla presenza della centrale ENEL, in fase di dismissione. Pertanto, l'utilizzo di tale area come proposto nel piano d'impresa presentato, non risultava coerente con il quadro pianificatorio in essere, come già rilevato nel corso dell'istruttoria sulla rimodulazione dell'ATF). Nella medesima nota si evidenzia poi che a seguito dell'affidamento a terzi di uno studio sulla delocalizzazione dei serbatoi della soc. Superba, inserita nell'ambito del Programma in parola e finanziata attraverso esso, è stato ritenuto più confacente per la ricollocazione dei depositi il sito del Ponte Nino Ronco, sito per il quale erano in corso le verifiche di carattere tecnico, autorizzativo ed economico. Da ultimo, veniva evidenziato che **la soc. Terminal Rinfuse Genova aveva formulato istanza affinché l'Autorità di Sistema portuale provvedesse ad inserire - con la massima urgenza - la previsione del riempimento di calata Concenter nel nuovo Piano Regolatore Portuale e comunque nella propria pianificazione portuale**

e relativa programmazione finanziaria, richiamando a tal fine il rispetto di alcune obbligazioni assunte dall'allora Autorità Portuale nel 2005. Richiamando il fatto che queste obbligazioni sono in gran parte superate in ragione del mutamento del mercato all'epoca della richiesta di concessione demaniale da parte della soc. Terminal Rinfuse Genova, viene evidenziato come lo stesso piano preveda il dragaggio di Calata Concenter e il consolidamento della banchina di Ponte S. Giorgio Ponente. Senza però escludere completamente la possibilità di una revisione di tale prospettiva, anche in considerazione del previsto spostamento della diga foranea e della conseguente possibile rimodulazione dei fronti di accosto.

Con nota del 3 agosto 2021, integrata con nota del 10 agosto 2021, la soc. Terminal Rinfuse Genova ha presentato, come richiesto, l'aggiornamento del Piano di impresa con la rimodulazione degli investimenti in conseguenza dell'intervento di consolidamento delle banchine del ponte S. Giorgio levante e testata previsto nel Programma straordinario sopra richiamato.

In data 9 settembre 2021 si è tenuta una nuova Conferenza di direzione nel corso della quale è stata confermata la inammissibilità dell'istanza della soc. Superba per i motivi più volte espressi e approfondito l'esame della domanda della soc. Terminal Rinfuse Genova, da cui risulta *“la piena sostenibilità del programma di attività e la coerenza in ordine agli obiettivi in esso espressi dal Concessionario in termini di traffici, investimenti ed occupazione complessivamente prefigurati, nell'ambito dell'analisi attualmente in corso di svolgimento”*.

Pertanto, stanti i pareri positivi espressi dalle competenti strutture, la Conferenza proponeva al Comitato di gestione il rilascio della concessione demaniale marittima ai sensi dell'art. 18 l. n. 84/94 (e correlata autorizzazione ex art. 16 l. n. 84/94) in capo alla soc. Terminal Rinfuse Genova S.p.A. – la cui durata sarebbe stata definita una volta concluse le valutazioni dell'Ufficio Analisi Economiche e Piani di Impresa con alcune prescrizioni. Quest'ultimo con nota del 23 settembre 2021 dopo una disamina del piano d'impresa, degli investimenti proposti dalla società e dei traffici sviluppati, del piano occupazionale concludeva che *“il piano di investimenti proposto è risultato coerente e organico rispetto alle dichiarate esigenze di diversificazione di traffico e di sviluppo complessivo riportate dal terminalista”* e proponeva che la durata della concessione fosse di 30 anni, e non di 40 come richiesto, ritenendo quest'arco temporale sufficiente alla realizzazione degli

investimenti e al loro ammortamento, considerata la dinamica di acquisizione dell' equipment portuale nel suo complesso e dei relativi rinnovi (un ciclo di rinnovo delle gru gommate da banchine e su due cicli di rinnovo delle restanti attrezzature portuali).

Con nota del 23 settembre 2021 veniva data alla soc. Terminal Rinfuse Genova la comunicazione di accoglimento dell'istanza.

In data 28 settembre 2021 perveniva all'AdSP una mail del presidente del Collegio dei revisori dei conti, che chiede il rinvio della trattazione della concessione, stanti i ristretti tempi di trasmissione degli atti e la delicatezza della questione e quindi la necessità di fare ulteriori approfondimenti.

In data 29 settembre 2021 la Commissione consultiva decideva di rinviare la decisione sul rilascio della concessione demaniale. In pari data anche il Comitato di gestione decideva di rinviare la decisione sul rilascio della concessione demaniale.

Dal verbale della seduta del Comitato di gestione si evidenziano criticità nella tempistica relativa alla trasmissione dei documenti da parte dell'ente ai componenti del comitato, che non hanno potuto pertanto valutare adeguatamente le pratiche oggetto dell'o.d.g., fatto, da quel che si legge, già accaduto in altre occasioni, tra cui quella relativa al rilascio della concessione demaniale alla soc. Terminal Rinfuse Genova. Sul punto si evidenzia come sulla richiesta dei componenti di rinviare l'esame delle questioni poste all'ordine del giorno, il Presidente dell'ente manifesti stupore ritenendo di grande importanza l'esame di queste.

In data 2 dicembre 2021 la Commissione consultiva dava parere favorevole all'assentimento della concessione demaniale alla soc. Terminal Rinfuse Genova.

In pari data anche il Comitato di gestione dava parere favorevole alla concessione in esame.

Tuttavia, dalla lettura del verbale del Comitato di gestione si evidenzia **un parere non unanime dei componenti del Comitato in ordine all'approvazione della concessione in esame. Infatti il rappresentante di Savona osserva la necessità di dare una concessione limitata temporalmente (di quattro anni), in ragione delle opere infrastrutturali in corso di esecuzione o di prossima realizzazione e del percorso di revisione del PRP e manifesta perplessità invece sulla durata che si vuole dare alla**

concessione in parola che si limiterebbe ad alcune tipologie di traffico (rinfuse e ro-ro), senza tener conto della possibilità di sviluppare nuovi traffici soprattutto container in ragione della realizzazione della Nuova Diga Foranea. La durata breve della concessione consentirebbe *“di avere maggiore flessibilità rispetto ad una concessione di durata trentennale e di garantire all’Ente di poter gestire più agevolmente diverse scelte strategiche e pianificatorie che dovessero interessare l’area di che trattasi”*.

Diversa posizione viene assunta dal rappresentante della Regione che sottolinea invece che occorre ragionare tenendo conto del criterio della proficuità dell’utilizzazione del bene demaniale, come previsto dal codice della navigazione, al fine di valutare le istanze di rilascio di una concessione demaniale, soprattutto in caso di domande concorrenti. Inoltre, evidenzia la coerenza dell’istanza con la pianificazione portuale, il mantenimento da parte del concessionario, pur colpito dalla crisi delle rinfuse, dei livelli di traffico e occupazionali, il piano industriale per la durata di trenta anni e gli investimenti presentati. Pertanto, non risultando allo stato attuale elementi che possano giustificare un non accoglimento dell’istanza, ritiene che essa possa essere accolta prevedendo una eventuale clausola relativa alla revoca della concessione, qualora intervengano fatti che non consentano più il mantenimento della concessione.

La posizione del rappresentante del Comune è poi di appoggio a quella del rappresentante della Regione, pur dichiarando di condividere le riflessioni espresse dal rappresentante di Savona e preferendo il rilascio di una concessione più breve invece che di trent’anni in quanto ciò *“avrebbe consentito di garantire sia lo sviluppo dell’attività proposta e, quindi la garanzia della continuità occupazionale, sia il preminente interesse pubblico diretto a poter disporre in futuro di tale zona del demanio marittimo senza vincoli derivanti dalla presenza di un soggetto privato titolare di concessione di così ampia durata”*. Pur tuttavia esprime parere favorevole al rilascio della concessione, ferma restando la clausola di revoca da inserire nel contratto di concessione.

Il Direttore marittimo pro-tempore si sofferma invece sulla clausola di revoca e sulla necessità di approfondire il tema del riconoscimento dell’indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante e non dell’amministrazione concedente (su tale ultimo punto c’è un intervento del Presidente che afferma che questa clausola è già utilizzata in altri settori e che comunque sarà oggetto di verifica). Nella concessione all’articolo Tredicesimo è richiamato quanto previsto dall’art.42 cod. nav. in tema di revoca totale o parziale della

concessione, ed in particolare il riconoscimento da parte dell'eventuale futuro assegnatario del compendio di un indennizzo da quantificarsi solo ed esclusivamente secondo i criteri e le modalità previste dal medesimo articolo 42 cod. nav.

L'accoglimento dell'istanza è stato comunicato alla società in data 20 dicembre 2021 e in data 22 dicembre 2021 è stata rilasciata la concessione provvisoria ai sensi dell'art. 10 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione, contenente le prescrizioni richieste nel corso dell'istruttoria condotta a decorrere dalla scadenza della precedente concessione e per una durata fino al 31 marzo 2022 ossia fino al rinnovo della stessa.

A seguito della presentazione da parte della soc. Terminal Rinfuse Genova del Piano di impresa aggiornato in data 16 marzo 2022, l'Ufficio analisi economiche ha confermato la validità di esso e la sua conformità quanto deliberato il 2 dicembre 2021.

In data 27 maggio 2022 la soc. Terminal Rinfuse Genova ha chiesto una proroga di due anni della concessione rinnovata a seguito dei riflessi prodotti prima dalla crisi pandemica e poi dalla crisi ucraina sull'operato della società stessa sulla base delle disposizioni emergenziali approvate dal legislatore (art. 199, comma 3 lett.b) del D.L. n.34/2020, convertito dalla legge n.77/2020, come modificato dall'art.5, comma 3bis del D.L. n.146/2021, convertito dalla legge n.215/2021). Sulla richiesta l'AdSP con nota del 14 giugno 2022 ha dato parere negativo in quanto non applicabili le norme richiamate al caso di specie.

In data 21 luglio 2022 è stata rilasciata la concessione demaniale per la durata di anni 30 contenente tutte le prescrizioni previste

5.6 ALTRE CONCESSIONI ESAMINATE RILASCIATE DALL'UFFICIO TERRITORIALE DI GENOVA

Sono stati richiesti all'AdSP alcuni atti concessori rilasciati nel medesimo periodo di quelli oggetto di indagine per verificare le modalità di rilascio e comprendere se c'era una difformità di trattamento tra i diversi concessionari.

5.6.1 CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA ALLA SOCIETÀ PORTO TURISTICO CAMILLO LUGLIO S.R.L. (ORA “MARINA GENOVA AEROPORTO S.P.A.).

(fascicolo in **allegato 22**)

La concessione è stata rilasciata per la durata di 90 anni alla società Porto turistico Camillo Luglio S.r.l. nel 2002 nell’area di Sestri Ponente per la realizzazione di un progetto di ristrutturazione, riqualificazione e potenziamento dei punti di ormeggio esistenti occupati da società e associazioni sportive, da pescatori professionisti e in parte dalla nautica da diporto, nonché per la realizzazione di volumetrie a destinazione residenziale commerciale, connettivo urbano, artigianale e servizi e di un complesso di opere di urbanizzazione .

Ai singoli soggetti sono stati assegnati ex art. 45 singoli compendi demaniali, cedendo agli stessi la proprietà superficiaria dei manufatti realizzati delle more della formalizzazione dei subingressi, le cui istanze sono state poi formulate congiuntamente dalla Porto Turistico Camillo Luglio S.r.l. e dalle associazioni interessate.

5.6.2 CONCESSIONE DEMANIALE RILASCIATA ALLA SOCIETÀ C. STEINWEG – GMT S.R.L.

(fascicolo in **allegato 23**)

La concessione demaniale è stata rilasciata nel 2020 fino al 31 dicembre 2046 per l’esercizio di operazioni portuali ex art. 16 della legge 84/1994 a seguito di istanza presentata nel 2015 per il rinnovo della concessione in scadenza nel 2020 in zona Ponte Eritrea e parte di Calata Mogadiscio. L’istanza è stata presentata per l’estensione della concessione per 30 anni a decorrere dal termine di scadenza ossia fino al 31 dicembre 2050. L’istanza è stata pubblicata nel 2017 e non ci sono state osservazioni e opposizioni, né istanze concorrenti. L’AdSP dall’esame del piano di impresa presentato ed in particolare dagli investimenti, dai traffici e dall’occupazione, nonché con riferimento alla sostenibilità economico finanziaria del piano di investimenti in relazione allo sviluppo temporale richiesto e alla sua remunerazione, ha ritenuto di rilasciare la concessione per la durata di

25 anni, ritenendo tale periodo congruo per la realizzazione degli investimenti proposti e del relativo piano di ammortamento. La società GMT ha presentato le sue osservazioni in merito alla durata della concessione che però non sono state ritenute idonee a superare la decisione presa dall'Ente.

Il Comitato di gestione ha deliberato il rilascio della concessione alla società GMT nella seduta del 18 aprile 2019.

5.6.3 CONCESSIONE DEMANIALE RILASCIATA ALLA SOCIETÀ TERMINAL CONTENITORI PORTO DI GENOVA S.P.A.-SECH

(fascicolo in **allegato 24**)

La concessione demaniale è stata rilasciata il 9 giugno 2018 (n.33). Si tratta di una proroga della concessione in scadenza nel 2020 di un compendio demaniale sito in calata Sanità e ponte Caracciolo per una superficie complessiva di mq 185.121,00 per lo svolgimento di operazioni portuali (traffico container, merci containerizzate e non trasportate da navi ad esclusione di rinfuse). La società ha presentato istanza nel 2015 accompagnata da relativo piano di impresa ed investimenti per ottenere la proroga di 40 anni della concessione stessa. L'istanza è stata debitamente pubblicata e non sono pervenute né domande concorrenti, né osservazioni e opposizioni. L'Autorità ha ritenuto sulla base degli investimenti e del piano di impresa di concedere una proroga della concessione di 25 anni rispetto ai 40 indicati nell'istanza, richiedendo nel contempo il potenziamento dell'accesso al gate del terminal. In particolare, nella relazione, riportata nel verbale della delibera del Comitato portuale, viene evidenziato che *“da altro punto di vista si osserva come la strategia propria del piano di diluire negli anni ammortamenti e investimenti abbia diretti riflessi sulla durata della concessione richiesta (2060) in quanto parte dei nuovi investimenti risultano conseguentemente posticipati determinando un automatico posticipo anche dei tempi di recupero. Tale osservazione pone quindi il tema del confronto tra le richieste della concessionaria e l'applicazione del principio prima enunciato di correlare la durata della concessione ad un tempo ragionevolmente necessario al recupero degli investimenti e alla remunerazione del capitale investito. Il tutto connesso al generale principio e pubblico interesse portuale di disporre durante l'arco delle concessioni di attrezzature*

tecnologicamente avanzate e quindi realizzate su moderni standard tali da soddisfare le esigenze del mercato sotto profili tecnici, di produttività e competitività (...) evitando la creazione di rendite di posizione". Pertanto il Comitato portuale con delibera del 2016, congiuntamente ad altre istanze (Terminal San Giorgio e Spinelli), ha deliberato di rilasciare la concessione all'allora Commissario; la concessione è stata rilasciata dall'allora Presidente successivamente nominato dopo la seduta del Comitato di gestione dell'AdSP dell'8 maggio 2017, nella quale è stata confermata la delibera del Comitato portuale del 2016 purché venisse fornita dai concessionari idonea garanzia da parte di soggetti qualificati a sostegno del programma di attività e asseverazione da parte di soggetti qualificati in ordine alla sostenibilità economico-finanziaria della proposta. L'Adsp ha inoltre richiesto un aggiornamento del piano di impresa. Quanto richiesto è stato presentato dalla società con nota del 5 marzo 2018 e pertanto la concessione è stata rilasciata.

5.6.4 CONCESSIONE DEMANIALE SOC. HENNEBIQUE S.R.L.

(fascicolo in **allegato 25**)

Nell'ambito del programma straordinario degli investimenti adottato dal Commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto del Polcevera è stato inserito l'intervento di recupero dell'edificio Hennebique (un silos granaio dello scorso secolo dichiarato dal Ministero della Cultura di interesse storico ed artistico, quale esempio di architettura industriale genovese al centro del Porto Antico) per la realizzazione di uffici, albergo, ricezione croceristi, *housing* universitario, ristoranti e negozi. L'Adsp ha quindi pubblicato un avviso il 19 giugno 2019 per la presentazione di istanze di concessione demaniale finalizzato alla ristrutturazione e alla gestione del compendio demaniale costituito dall'edificio Hennebique e dall'area di pertinenza. Contemporaneamente è stato sottoscritto un Accordo di programma con la Regione Liguria il 21 giugno 2019. Quale assegnatario della concessione è stato individuato il RTI Vitali Spa/Roncello Capital S.r.l. e con delibera del 12 maggio 2020 il Comitato di gestione ha assunto le determinazioni finali sulla procedura e sull'assegnazione della concessione al RTI, esprimendo avviso favorevole all'anticipata occupazione del compendio demaniale ex art. 38 cod. nav. *"per l'avvio degli interventi propedeutici all'affinamento dell'idea progettuale attraverso la predisposizione di un progetto definitivo"*, conferendo mandato agli uffici e al Presidente di adottare i provvedimenti conseguenti e di relazionare al Comitato sugli sviluppi successivi

dell'iniziativa. Dalla delibera del Comitato di gestione si rileva che la società istante ha presentato un piano economico-finanziario, che prevede la contribuzione pubblica di 10.000.000 di euro al fine dell'equilibrio economico-finanziario del progetto.

L'Ente non ha prodotto gli atti che hanno portato alla scelta del RTI per cui la Commissione non è in grado di ricostruire e di valutare il percorso motivazionale della scelta compiuta.

Successivamente a tale deliberazione sono pervenute le osservazioni della società Altoponteparodi spa, che sono state esaminate e confutate dagli uffici e inviate al Comitato di gestione, che in data 30 giugno 2020, preso atto delle risultanze dell'istruttoria degli uffici, ha confermato la precedente delibera di affidamento della concessione del 12 maggio 2020. In data 10 dicembre 2020 è stato stipulato l'atto di anticipata occupazione ex art. 38 cod. nav. per avviare gli interventi urgenti richiesti per la definizione del progetto definitivo e in data 27 gennaio 2021 il RTI ha presentato il PFTE, poi ripresentato corretto da ultimo in data 30 aprile 2021. Il progetto è stato esaminato dagli uffici e trasmesso per l'acquisizione dei pareri delle Amministrazioni competenti. Le risultanze dei procedimenti istruttori sono state trasmesse in data 9 luglio 2021 e in data 18 ottobre 2021 è stata trasmessa dal RTI la documentazione del progetto definitivo per la Conferenza di servizi successivamente integrata con ulteriori note. A seguito di richiesta del RTI, l'Adsp ha autorizzato l'avvio delle attività propedeutiche, in conformità con la consegna anticipata ex art. 38 cod. nav. In data 18 ottobre 2023 è stata emanata la determina conclusiva della conferenza di servizi, con la quale è stato approvato il progetto definitivo di riqualificazione dell'edificio Hennebique. In data 13 ottobre 2023 il RTI ha presentato istanza di concessione demaniale di mq 2.000 per realizzare parcheggi e ha anche richiesto al Comune ulteriori aree per la realizzazione di altri parcheggi e infrastrutture delle aree limitrofe all'edificio. Gli uffici hanno valutato positivamente il piano di impresa presentato, anche ai fini della verifica delle condizioni previste per l'erogazione del contributo pubblico e in data 22 dicembre 2023 le società componenti il RTI hanno costituito la società Hennebique S.r.l. su cui si è espresso il Comitato di gestione con delibera del 22 marzo 2024.

In data 29 marzo 2024 è stata rilasciata la concessione demaniale per l'occupazione e l'uso del compendio demaniale marittimo in disuso, per la ristrutturazione dell'edificio e la realizzazione di parcheggi e la relativa gestione. **La durata della concessione è pari a 90 anni e con un pagamento di € 375.000 oltre ISTAT a regime.** Come indicato nell'avviso

di avvio del procedimento di rilascio della concessione, **è previsto inoltre un contributo da parte dell'AdSP di 10 milioni di euro pubblici per la realizzazione delle opere oggetto della concessione, da erogare in unica tranche alla stipula della concessione**, purché sia allestito il cantiere delle bonifiche e avviate le attività di bonifica ambientale, previa presentazione di una fideiussione di pari importo da svincolare progressivamente in relazione all'avanzamento delle opere. Non appare adeguata la motivazione che supporta **l'inedita ed amplissima durata del titolo** né chiaro, quanto riportato all'articolo quinto della concessione, recante la previsione secondo cui *"la Concessionaria è a conoscenza e accetta che il predetto contributo dovrà essere destinato – e quindi conseguentemente utilizzato – in via prioritaria e preferenziale per soddisfare adempimenti anche progettuali di pubblico interesse"*. Ciò in quanto l'articolo richiamato stabilisce le modalità di svincolo della fideiussione in funzione delle opere che verranno realizzate e che sono nello stesso indicate (bonifica, demolizione dei silos, costruzione delle opere oggetto dell'appalto)

Nella concessione è inoltre previsto che tra gli obblighi della concessionaria c'è anche l'allestimento e arredo urbano e la manutenzione della banchina in corso di realizzazione a sud del manufatto Hennebique.

Con la concessione viene dato un diritto di superficie alla concessionaria su 5.246 mq, laddove oltre all'edificio esistente verranno realizzati ulteriori unità immobiliari che potranno essere oggetto di locazione, cessione in uso ad altro titolo o trasferimento a terzi previa comunicazione all'ente concedente che dovrà consentirlo.

5.6.5 CONCESSIONE DEMANIALE SOC. SUPERBA

(fascicolo in **allegato 26**)

Con nota del 15 settembre 2021, integrata dalla nota del 12 ottobre 2021 la società Superba ha presentato istanza per la stipula di un Accordo sostitutivo di concessione demaniale ex art. 18, comma 1 legge n.84/1994, al fine di definire l'area ove delocalizzare i depositi chimici, presenti in area Multedo, richiedendo in concessione un'area di 77.000 mq circa presso Ponte Somalia, con contestuale presentazione di Adeguamento Tecnico Funzionale ed impegno a mettere a disposizione della società Attilio Carmagnani AC S.p.A., per un periodo di almeno vent'anni, una capacità di stoccaggio pari a quella del suo attuale deposito. Per realizzare tutte le opere necessarie al nuovo insediamento, Superba S.r.l. ha

stimato un costo complessivo di oltre 87.000.000 di euro, comprensivi dei costi relativi alla preparazione dell'area con demolizioni e smaltimenti e realizzazione del raccordo ferroviario interno. Inoltre, con la medesima istanza, la società ha richiesto un finanziamento di 30 milioni di euro dal Programma straordinario investimenti in corso al Commissario straordinario, per la ristrutturazione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 e che l'AdSP si prenda carico delle opere di demolizione delle strutture esistenti e del raccordo ferroviario. Infine, precisa che l'istanza sostituisce quella precedente del 2020 con la quale veniva richiesta la concessione delle aree site in Ponte Ronco assegnate invece alla società Messina Group.

Si premette che il Comune di Genova nel 2015 aveva provveduto ad inserire nel PUC le aree corrispondenti agli attuali depositi in due distretti di trasformazione, aventi come obiettivo la riqualificazione del tessuto urbano e il superamento della presenza degli stessi mediante una loro ricollocazione, previa intesa con AdSP, all'interno dell'ambito portuale. L'allora Autorità Portuale di Genova, con delibera del 30 aprile 2014, aveva espresso l'intesa sul progetto del PUC prevista dall'art. 38 della L.R. 36/1997.

Si ricorda, inoltre, che la soc. Superba S.r.l. già nel 2017 aveva chiesto - previa adozione di un apposito ATF finalizzato all'inserimento, in aggiunta alle funzioni ammesse, dell'articolazione funzionale C5 relativa alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici - il rilascio di una concessione cinquantennale, in via prioritaria e preferenziale, sulle aree della centrale ENEL (circa mq 62.400), con annessa area carbonile collocata su ponte Idroscalo, oltre ad ulteriori aree limitrofe e in via subordinata, in caso di reiezione della prima richiesta, sulle aree di Ponte San Giorgio per mq 50.300 circa in concessione a Terminal Rinfuse Genova S.r.l..

Avviato l'iter dell' ATF sulle aree c.d. ENEL, gli uffici dell'Ente, come da delibera del Comitato di gestione del 26 aprile 2019, hanno provveduto ad affidare ad impresa specializzata l'analisi sugli impatti ambientali e sulla fattibilità tecnica del trasferimento di detti depositi chimici in porto, i cui esiti, hanno rilevato come, anche rispetto alla soluzione ENEL, gli spazi ubicati su Ponte Nino Ronco risultavano preferibili in termini di idoneità tecnica. Tuttavia, si legge nel verbale della Conferenza di servizi, che la delibera del Consiglio Comunale n. 57/2020 che prevedeva di apportare modifiche al Piano di Rischio Aeroporale (PRA), al fine di consentire detto insediamento sul Ponte Nino Ronco, è stata impugnata dall'Enac davanti al TAR Liguria con esiti non rilevati allo stato degli atti.

Con nota del 6 ottobre 2021 il Commissario straordinario chiedeva all'AdSP di avviare le procedure per l'individuazione delle aree portuali ove allocare i depositi chimici, comunicando di aver stanziato 30 milioni di euro quale contributo per tale operazione, considerato che il termine normativamente previsto per l'attuazione del Programma scadeva il 15 gennaio 2022.

Con nota del 15 ottobre 2021 la soc. Attilio Carmignati (*altro deposito attiguo a quello della Superba*) scriveva una nota all'AdSP, manifestando il suo interesse a un possibile coinvolgimento nel processo di delocalizzazione.

In data 3 novembre 2021 si riuniva la Conferenza interna delle Direzioni e Uffici dell'AdSP al fine dell'esame dell'istanza della soc. Superba S.r.l., dal quale emerge che erano in corso verifiche di impatto ambientale in ordine alla compatibilità dell'inserimento delle funzioni C5 (operazioni portuali relative alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici) negli ambiti S2 e S3 (dove vengono movimentati i contenitori) del PRP, al fine della predisposizione dell'ATF e della valutazione della sua compatibilità con gli strumenti urbanistici comunali (con nota del 18 novembre 2021 viene inviata una nota al Comune sulla verifica di compatibilità). La Conferenza si concludeva con l'avvio del procedimento di pubblicazione dell'istanza *“senza tuttavia che ciò possa generare in alcun modo affidamento in capo al richiedente circa l'esito favorevole del procedimento di cui trattasi e fermo restando, in ogni caso, che ogni eventuale assentimento potrà essere accordato a valle dell'istruttoria concernente anche l'aspetto della compatibilità concessoria e sarà, comunque, condizionato agli esiti del procedimento pianificatorio dell'ATF”*.

In data 19 novembre 2021 veniva avviato il procedimento per l'esame della proposta presentata da Superba S.r.l. con contestuale richiesta di Adeguamento tecnico funzionale al PRP.

Nella stessa data il Comune di Genova trasmetteva la Determinazione dirigenziale n. 2021-118.0.0.-168 con cui veniva espresso parere favorevole sulla coerenza con gli strumenti urbanistici comunali della proposta di ATF al PRP vigente, finalizzato all'inserimento della funzione C5 (operazioni portuali relative alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici) in ponte Somalia, nel porto di Genova.

In data 15 dicembre 2021 il Comitato di gestione, con apposita deliberazione, dichiarava di condividere la scelta di rilocalizzazione dei depositi chimici; di adottare la conseguente

proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale; di dare mandato alle strutture dell'Ente di procedere con il successivo invio della proposta di ATF al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e di proseguire con l'istruttoria sull'istanza presentata dalla Superba S.r.l. per poi presentarne gli esiti al Comitato stesso ai fini dell'eventuale successivo rilascio del titolo concessorio, anche tenuto conto degli approfondimenti relativi alle tematiche occupazionali e dello sviluppo dei traffici. Ciò in considerazione del fatto che l'inserimento dell'articolazione funzionale C5 negli ambiti S2 e S3 del vigente PRP era riconducibile a quanto previsto dall'art. 5, comma 5 della L.84/94 ss. mm. ii. (modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore Portuale) e delle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale predisposte nel marzo del 2017 dal MIT che stabiliscono *"che una modifica non sostanziale in termini funzionali può ravvedersi qualora si debba inserire in una specifica area caratterizzata da una funzione una ulteriore destinazione d'uso che non muta significativamente i carichi tecnici ed ambientali dell'ambito"*.

A seguito della pubblicazione dell'istanza della soc. Superba sono pervenute diverse osservazioni come si legge dal verbale della Conferenza di servizi delle Direzioni e uffici dell'AdSP tra cui si evidenzia quella di :

Grimaldi Euromed S.r.l. la quale con nota del 23 dicembre 2021 sottolineava il grave pregiudizio per i traffici Ro-Ro nel Terminal San Giorgio derivante dall'avvio dell'ATF e quindi dal rilascio della concessione alla società Superba S.r.l., in quanto avrebbe determinato una riduzione delle aree ove la società opera e congestione del traffico portuale. Inoltre, evidenziava il non rispetto dei principi connessi all'art.36 cod. nav. in merito al più proficuo utilizzo del bene demaniale favorendo una attività che potrebbe essere delocalizzata in altre aree interne non penalizzando attività propriamente marittime; la violazione del principio di certezza del diritto e di legittimo affidamento nei riguardi del Terminal San Giorgio che avrebbe subito una penalizzazione nei traffici; l'abuso della normativa emergenziale e la sostituzione nell'esercizio delle competenze amministrative dell'AdSP e di altre amministrazioni da parte del Commissario straordinario; i rischi in materia di sicurezza portuale e urbana connessi ai prodotti oggetto delle attività che verrebbero realizzate. La nota veniva indirizzata anche al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e al CSLPP per un intervento su tale operazione.

In data 16 dicembre 2021 veniva presentata dalla soc. Attilio Carmagnani AC Spa istanza concorrente per il rilascio di una concessione per la durata di 50 anni per l'utilizzo di un'area di 40.000 mq di superficie, ovvero per poter operare in maniera sinergica con la soc. Superba attraverso *“una gestione condivisa dell'opera da realizzare sul demanio e una compartecipazione proporzionale degli investimenti necessari”*.

Sono anche state presentate ulteriori istanze da parte di altre società per svolgere nelle aree in parola attività diverse da quelle di deposito chimico.

In data 24 dicembre 2021 si è tenuta la Conferenza delle Direzioni e servizi dell'AdSP sull'istanza della soc. Superba.

Dopo aver dato conto di tutte le istanze pervenute di cui sopra, la Conferenza evidenziava come la ricollocazione dei depositi chimici *“costituisca un obiettivo strategico imprescindibile, nonché in ogni caso, connotato da un più rilevante interesse pubblico rispetto alle predette soluzioni”* (fondamento in ragioni di pianificazione comunale e ragioni strategiche legate all'inserimento della delocalizzazione dei depositi chimici nel programma straordinario degli interventi sul viadotto del Polcevera), tanto è vero che era stato dato parere favorevole dal Comune all'introduzione della funzione C5 negli ambiti S2 e S3 ed era stata adottata la delibera del Comitato di gestione di avvio della procedura per l'ATF del PRP. Pertanto *“ogni altra diversa istanza/domanda su tale area che preveda un utilizzo diverso rispetto all'attività da delocalizzare, non possa che essere considerata improcedibile e recessiva per il minor interesse pubblico che la connota”*. Di conseguenza l'unica istanza in concorrenza risultava quella della soc. Attilio Carmagnani AC S.p.A.

Dalla lettura del verbale della Conferenza di servizi si rileva inoltre che la soc. Terminal San Giorgio S.r.l. ha dato la propria disponibilità a consentire su Ponte Somalia la delocalizzazione del deposito chimico con le conseguenti modifiche del proprio rapporto concessorio in essere, purché venisse mantenuta la titolarità concessoria, in forma autonoma, delle adiacenti aree di Ponte Libia, calata Tripoli e loro pertinenze - concesse in forza di accordo sostitutivo all'ATI Gruppo Messina S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l. - e purché tale trasferimento non condizionasse o limitasse l'esercizio dell'attività terminalistica su dette aree.

Per quanto riguarda, invece, l'altro concessionario di Ponte Somalia, la società FO.RE.S.T. S.p.A. – titolare di una licenza quadriennale di estensione pari a 16.000 mq circa, ubicata

in testata a Ponte Somalia, anch'essa interessata dalla ricollocazione dei depositi chimici, si rileva come la stessa avesse, invece, chiesto in via principale la reiezione della domanda presentata da Superba, in quanto "contrastante con l'interesse pubblico alla proficua utilizzazione del demanio marittimo" ed, in subordine, l'individuazione dell'area alternativa ai fini della propria ricollocazione altrove ovvero la possibilità di permanere nelle aree già concesse "anche in considerazione del fatto che i depositi previsti in testata della banchina non dovrebbero comportare controindicazioni o interferenze negative" ovvero, da ultimo, il pagamento di un indennizzo.

Per quanto riguarda la posizione di Sampierdarena Olii S.r.l., Silomar S.p.A. e SAAR Depositi portuali S.p.A., che hanno presentato congiuntamente istanza su ponte Somalia proponendo di realizzare e gestire - senza chiedere l'avvio di alcun procedimento pianificatorio - "un deposito di rinfuse liquide, consistenti in prodotti alimentari e non" la Conferenza evidenzia la non compatibilità con le funzioni previste dal PRP.

Alla stessa conclusione si arriva anche valutando le osservazioni di Silomar S.p.A., nonché del gruppo consiliare 5 Stelle, pervenute tardivamente, tutte incentrate su aspetti tecnici legati all'impossibilità di attivare un ATF.

Per quanto riguarda invece le osservazioni della società Grimaldi Logistica Genova S.r.l. viene osservato che in merito alla *"possibile perdita di accosti dedicati con conseguente penalizzazione dei traffici dalla stessa esercitati presso il Terminal San Giorgio dall'esame dei dati in possesso dell'Ente, rispetto alle ultime annualità le navi di Grimaldi ormeggiate presso Ponte Somalia risultano il 41% circa delle navi Grimaldi operate dal Terminal San Giorgio, e ciò quasi esclusivamente presso la banchina di ponente considerato che, sulla banchina di levante, nel 2020 sono state ormeggiate dal terminalista 14 navi e, nel 2021, 17 navi e, di queste, soltanto 2 risultano del predetto operatore"* e si propone di valutare insieme al concessionario Terminal San Giorgio come preservarne i traffici.

Per quanto riguarda le osservazioni presentate dalle società C. Steinweg GMT S.r.l. e CSM S.r.l., contenente anche una istanza concorrente, viene respinto quanto affermato in merito alla inammissibilità/improcedibilità dell'istanza di Superba, in quanto l'area è già in concessione a terzi, rientrando nei poteri dell'ente concedente valutare l'eventuale revoca della concessione per sopravvenuto interesse pubblico e confutate le altre osservazioni.

Vengono, infine, confutate anche le osservazioni di privati in merito all'asserito perseguimento di un interesse privato (quello di Superba), ribadendo che la previsione della delocalizzazione dei depositi costieri di Multedo in ambito portuale è caratterizzata da interesse strategico come si evince chiaramente dal suo inserimento nell'ambito del Programma Straordinario del Commissario alla ricostruzione del viadotto Polcevera.

Nella riunione del 30 dicembre 2021 la Commissione consultiva dava mandato al Comitato di gestione di deliberare in ordine al rilascio della concessione alla soc. Superba tramite accordo sostitutivo per la ricollocazione dei depositi chimici e di dichiarare improcedibili le istanze di CSM/GMT- Silomar/Sampierdarena Olii e SAAR.

In pari data il Comitato di gestione dava mandato al Presidente di adottare ogni opportuna azione ed atto al riguardo, ivi compresa la predisposizione e formalizzazione dell'accordo sostitutivo, previa sottoposizione al Comitato di Gestione, ai fini della ri-dislocazione su ponte Somalia dei depositi chimici Superba/Carmagnani, con la condizione che la formalizzazione dell'accordo sostitutivo doveva essere risolta qualora non fosse approvato l'ATF.

Con nota del 31 dicembre 2021 la Capitaneria di porto di Genova ha espresso alcune considerazioni in merito al rilascio della concessione con riferimento agli aspetti tecnico-nautici in relazione alle caratteristiche delle navi che accosteranno alla banchina, esprimendo un'attenta valutazione sulle attività compatibili e sulla necessità di aggiornare le norme che regolano l'imbarco, lo sbarco ed il transito di merci pericolose, prevedendo un eventuale aggiornamento dei confini portuali e dei varchi, anche in considerazione del potenziamento del trasporto ferroviario, rispetto delle disposizioni di maritime security, sia durante lo svolgimento dei lavori che a regime, con i dovuti aggiornamenti delle valutazioni dei rischi e dei piani di sicurezza, tenuto conto che l'area di intervento risulta occupata da due port facility: Terminal Forest e Terminal San Giorgio e sulla necessità di valutare l'impatto che le prospettate attività avranno sulla viabilità portuale dell'area commerciale, nonché su quella cittadina prospiciente.

In data 16 febbraio 2022 è stata data comunicazione alle società Superba e Attilio Carmignani dell'esito positivo sulle istanze presentate in merito alla delocalizzazione dei depositi chimici e l'avvio delle audizioni ai sensi dell'art.11, comma 1-bis della legge n.241/1990.

In data 16 settembre 2022 il CSLLPP trasmetteva il proprio parere positivo sull'ATF al PRP con prescrizioni. In data 29 dicembre 2022 la soc. Superba presentava il progetto definitivo per la delocalizzazione dei depositi chimici comprendendo anche quelli della soc. Attilio Carmignani AC Spa.

In data 22 febbraio 2023 la Regione Liguria avviava il procedimento di VIA e in data 21 marzo ha chiesto elementi di chiarimento.

In data 5 aprile 2023 l'AdSP comunicava alle due società che il progetto trasmesso all'Ente "non pare recepire le indicazioni emerse in occasione dei confronti con questa Amministrazione, né risulta in linea con quanto deliberato dal Comitato di Gestione dello scrivente Ente con provvedimento prot. n. 104/2021 del 30.12.2021". Nella stessa nota veniva richiesto un aggiornamento del PEF e del cronoprogramma degli investimenti e del relativo piano di ammortamento, oltre al formale assenso della soc. Attilio Carmignani alla procedura di rilascio dell'accordo sostitutivo.

Con nota del 19 maggio 2023 la soc. Superba, nel trasmettere il crono-programma aggiornato, rispondeva di non ritenere di dover presentare un PEF aggiornato tenuto conto che non vi era certezza del momento in cui si sarebbe chiusa la procedura di rilascio della concessione e che il PEF presentato nel 2021 manteneva intatta la validità di lungo periodo. Quanto poi all'assenso della società Attilio Carmignani ne contestava la necessità.

In data 11 settembre 2024 l'AdSP scriveva al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica che il **TAR Liguria con sentenze n.327/2024, n.328/2024 e n.329/2024, pubblicate in data 8 maggio 2024**, aveva annullato i provvedimenti relativi al procedimento urbanistico di Adeguamento Tecnico Funzionale - ATF - finalizzato alla ricollocazione dei depositi chimici, dall'attuale sito in ambito urbano all'area portuale di Ponte Somalia (Delibera del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale n.89 del 15 dicembre 2021 e parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.47/2022), nonché il provvedimento di autorizzazione alla procedura di Accordo Sostitutivo ai sensi del comma 6 dell'art 18 della legge 84/94 per la ricollocazione dei depositi chimici di Superba/Carmagnani e i decreti del Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 numeri 2/2019, 1/2020, 5/2020, nelle parti in cui includono, nel sopraccitato Programma Straordinario, la rilocalizzazione dei depositi chimici con la destinazione delle relative risorse finanziarie. Come evidenziato anche nella

citata nota, l'Avvocatura Generale dello Stato ha comunque ritenuto di presentare appello al Consiglio di Stato, chiedendo, in sede cautelare, la sospensione delle tre sentenze del Tar. All'udienza del 14 novembre 2024, tenutasi per la discussione di merito, il Consiglio di Stato, con ordinanze istruttorie di analogo contenuto⁹, adottate il 4 dicembre 2024, relative agli appelli principali proposti da Adsp ed agli appelli incidentali proposti dagli operatori economici, ha disposto l'avvio di un'istruttoria affidando al coordinatore del collegio di ingegneria chimica e dei materiali del Politecnico di Torino una verifica che permetta di definire quali prodotti chimici le imprese interessate intendano collocare nel deposito di Ponte Somalia, la normativa tecnica applicabile, la conformità della procedura seguita alle linee guida per la redazione del PRP e se, in particolare, *"..la localizzazione del deposito stessosulla base dei criteri tecnico scientifici comunemente accettati, comporti o no mutamento in modo significativo dei carichi tecnici ed ambientali, ai sensi di quanto previsto dalle linee guida ministeriali per la redazione del PRP ..."*

5.6.6 CONCESSIONE DEMANIALE SOC. AMICO& CO. S.R.L.

(fascicolo in **allegato 27**)

In data 7 novembre 2017 la soc. Amico & Co. presentava istanza per il rilascio di una concessione demaniale per la durata di 20 anni nella nuova darsena nautica, allo scopo di realizzare investimenti infrastrutturali e di riqualificazione del compendio per un valore complessivo di euro 6.280.000. L'istanza veniva presentata nelle more della pubblicazione di quella presentata dalla soc. Saloni Nautici S.r.l. in data 29 settembre 2017 per il rinnovo quadriennale della concessione comprensivo del piano di investimenti per 1,5 milioni di euro.

Tali istanze, unitamente ad altre presentate a seguito della pubblicazione di quest'ultima, sono state valutate comparativamente ex art. 37 cod. nav. nel corso delle conferenze di servizi del 16 aprile 2018 e del 24 maggio 2018, nel corso delle quali si è deciso di

⁹ Si fa riferimento alle sottonotate ordinanze, pubblicate il 4 dicembre u.s.:

- ✓ n.9698, appello n.6621/24 promosso da AdSP GE, Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera e MIT, avverso la Sentenza TAR Liguria n.329/2024;
- ✓ n.9699, sull'appello n.6624/24 promosso da AdSP GE, Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera e MIT, avverso la Sentenza TAR Liguria n.327/2024;
- ✓ n.9690/2024, sull'appello n.6620/24 pubblicata il 4/12/24 promosso da AdSP GE, Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera e MIT, avverso la sentenza TAR Liguria n.328/2024

assegnare la Darsena, parte alla soc. Saloni Nautici S.r.l. e parte alla Amico & Co. S.r.l., respingendo le altre o perché prive della necessaria documentazione che permettesse la valutazione della domanda (*come nel caso dell'istanza presentata dalle società Leghe Leggere Campanella e Marina della Foce*), o perché critica la situazione finanziaria della società istante tale da rendere difficile la realizzazione degli investimenti proposti (*è il caso della soc. Fiera di Genova*), o perché l'istanza era stata presentata con un partner in liquidazione, non rientrando tra l'altro le attività da realizzare nella Darsena tra quelle previste nello scopo della società stessa (*è il caso della soc. Porto Antico*). A seguito della comunicazione degli esiti istruttori, solo le due società selezionate hanno presentato rispettive osservazioni che sono state esaminate dall'Ente.

Sulla base delle risultanze della Conferenza di servizi del 24 maggio 2018 la soc. Amico & Co. ha aggiornato il proprio *business plan*.

Sulla modalità di gestione delle aree della Darsena da parte di due soggetti diversi, come indicati, si è espresso favorevolmente il Comitato di gestione nella seduta del 31 luglio 2018, che riporta una dettagliata analisi delle due istanze ritenendo i progetti i più idonei ad offrire garanzia di più proficua utilizzazione della Darsena Nautica. In particolare, per la soc. Amico & Co. È stato espresso un giudizio positivo sul piano di impresa presentato e sul rilascio dell'atto concessorio fino al 2037. Dalla lettura della delibera si evince anche che è stata trasmessa al Comune per un parere di massima, ai fini del rilascio della concessione per valutare la coerenza con la pianificazione urbanistica comunale.

Si legge nell'atto di sottomissione che la delibera è stata impugnata in data 5 ottobre 2018, dalla soc. Saloni Nautici S.r.l. al TAR Liguria per l'annullamento, previa sospensione; nel frattempo la concessione quadriennale è stata rilasciata a detta società, che ha ritirato la richiesta di sospensiva della delibera e ha successivamente impugnato per motivi aggiunti gli atti relativi al titolo concessorio ad essa rilasciato.

L'Adsp, ritenendo comunque gli atti posti in essere legittimi ed efficaci, tanto da aver già rilasciato alla soc. Saloni Nautici S.r.l. l'immediata occupazione del compendio, stante l'urgenza e nelle more del giudizio avviato dalla soc. Saloni Nautici, ha rilasciato alla soc. Amico & Co., ai sensi dell'art.38 cod. nav., l'anticipata occupazione dell'area richiesta, anche in ragione della necessità di permettere alla Capitaneria di porto di individuare i punti di ormeggio e ove collocare i pontili, oltre ad individuare lo specchio acqueo da utilizzare.

Inoltre, nella delibera del Comitato di gestione è previsto che l'assentimento della concessione alla società Amico & Co. non possa prescindere dal rimborso dei maggiori oneri derivanti dagli Adeguamenti tecnico funzionali relativi alla Darsena (ammontanti a 14,9 milioni di euro), che il Comitato portuale con delibere del 2006 aveva dato mandato al Presidente dell'Autorità portuale di Genova di porre a carico del futuro assegnatario della concessione. Nel 2010 infatti era stato elaborato un bando di gara per il rilascio della concessione demaniale per una durata di anni 50 che prevedeva per il concessionario il rimborso di tali somme in 50 rate annue. Pertanto, nella delibera del Comitato di gestione si prevede che tale previsione venga inserita nell'atto formale.

Tuttavia, nei riscontri acquisiti non sussiste evidenza dell'atto formale conseguente, sopra menzionato.

5.6.7 ACCORDO SOSTITUTIVO DI CONCESSIONI RILASCIATO A AMICO & CO. S.R.L. – CONSORZIO ASSISTENZA NAUTICA DEL PORTO DI GENOVA - GATTI S.R.L. – GENOA SEA SERVICE S.R.L. PER AREE SITE NEL CD. "COMPENDIO DI LEVANTE" DEL PORTO DI GENOVA.

(fascicolo in **allegato 28**)

L'Accordo sostitutivo di concessione demaniale è stato stipulato in data 21 giugno 2017 in favore di Amico & Co. S.r.l. – Consorzio Assistenza Nautica del Porto di Genova - Gatti S.r.l. – Genoa Sea Service S.r.l., avente ad oggetto il compendio demaniale marittimo individuato presso la porzione di levante del Distretto Industriale delle Riparazioni Navali del porto di Genova, volto alla riqualificazione e riorganizzazione del compendio demaniale per lo svolgimento delle attività cantieristiche connesse alla nautica da diporto, nonché per la realizzazione del programma d'investimento interessante tale compendio, comprendente interventi migliorativi di natura infrastrutturale ed impiantistica.

In data 15 febbraio 2018 gli operatori presentavano istanza ex art. 24 reg.cod.nav. contenente una proposta di variante ed ampliamento dell'atto sostitutivo, in coerenza con altri interventi infrastrutturali nell'area e contemporaneamente la sospensione del cronoprogramma dei lavori di competenza di Gatti S.r.l. e Genoa Sea Service S.r.l. dalla data di avvio del procedimento e fino alla sua conclusione. L'istanza veniva pubblicata e non pervenivano domande concorrenti, osservazioni o opposizioni. La proposta veniva accolta dal

Comitato di gestione in data 27 aprile 2018 limitatamente al solo aumento degli investimenti presentati, autorizzati con atto del 22 giugno 2018, essendosi rilevata la necessità di porre in essere alcuni ulteriori approfondimenti e verifiche sull'impatto della nuova torre piloti; con successiva delibera del Comitato di gestione in data 12 maggio 2020 è stato autorizzato l'ampliamento/rimodulazione del compendio demaniale e il relativo aggiornamento dei piani di impresa e in data 11 agosto 2020 l'Ente ha rilasciato il nulla osta ai lavori proposti.

In data 14 ottobre 2019 la società Amico & Co, assieme alle altre, chiedeva di essere autorizzata ad ampliare a mare il compendio in concessione e, ai sensi dell'articolo 24 regolamento al codice della navigazione, a completare le infrastrutture con la realizzazione di una passerella quale ormeggio tecnico per navi da diporto. L'istanza è stata pubblicata ed è pervenuta una istanza concorrente della società Boldrini, che veniva ritenuta improcedibile/inammissibile. Il Comitato di gestione si esprimeva quindi favorevolmente al rilascio della concessione in data 23 ottobre 2020.

In data 27 maggio 2021 le società in parola richiedevano, il rilascio di un atto suppletivo per lo scorporo delle soc. Amico & Co dall'Accordo del 2017 (mentre le altre richieste venivano valutate separatamente) che veniva sottoposta, dopo la pubblicazione, senza che venissero presentate domande concorrenti, all'esame del Comitato di gestione in data 5 agosto 2021, non comportando la richiesta elementi innovativi rispetto alle pregresse istruttorie e non ravvisandosi motivi ostativi.

In data 14 giugno 2021 si svolgeva la Conferenza delle Direzioni e Servizi dell'Ente per l'esame dell'istanza presentata il 27 maggio 2021. Non è stato possibile esaminare il verbale della Conferenza in quanto quello inviato è segnato dagli *omissis*. L'unico elemento che si desume è l'autorizzazione alla pubblicazione, e in data 15 giugno 2021 l'avvio al procedimento istruttorio.

La concessione è stata rilasciata fino al 19 dicembre 2040, prevedendo l'ampliamento delle aree assegnate alla società Amico & Co, per riparazione e *refitting* dei grandi yacht e l'ultimazione degli investimenti previsti nel piano di impresa.

5.6.8 CONCESSIONE DEMANIALE RILASCIATA ALLA SOC. SPINELLI S.R.L.

(fascicolo in **allegato 29**)

La soc. Spinelli all'epoca dell'istanza di proroga della concessione presentata in data 21 luglio 2015 era concessionaria di un compendio demaniale fino al 31 dicembre 2020 ubicato a calata Massaua, Ponte Etiopia, calata Inglese, ponte ex Idroscalo. Nell'istanza la società aveva richiesto l'estensione per 60 anni della concessione e la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali ulteriori rispetto a quelli già previsti indicati nel piano di impresa presentato, ovvero di anni 40, qualora non fosse stato possibile il riempimento della Calata Inglese. L'istanza per il rilascio della concessione per 60 anni veniva pubblicata e pervenivano osservazioni da parte del Gruppo Messina, riscontrate in senso negativo dall'Ente il quale, a seguito dell'istruttoria condotta (*assieme a quelle di altri terminalisti in scadenza tutte al 31 dicembre 2020*), comunicava con nota del 22 luglio 2016 che la proroga della concessione era di 40 anni (fino al 31 dicembre 2054) decorrenti dal 2015 (*anno assunto dalla soc. Spinelli quale inizio del piano di attività*), non essendo previsto il riempimento di Calata Inglese secondo le previsioni del PRP. La proroga della concessione è stata approvata dal Comitato portuale dell'allora Autorità portuale di Genova nella seduta del 5 settembre 2016 e confermata dal Comitato di gestione della istituita Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale nella seduta dell'8 maggio 2017 con alcune prescrizioni.

Con nota del 9 giugno 2017 l'AdSP, nel comunicare gli esiti dell'istruttoria, chiedeva un aggiornamento del piano di impresa.

Dall'esame dell'atto concessorio si legge che scopo della concessione è l'esercizio per conto proprio e di terzi delle operazioni e dei servizi portuali di cui all'art.16 della legge n.84/1994 aventi ad oggetto i traffici "*meglio descritti nel programma di attività sub allegato C, ivi compresa ogni attività connessa*", nonché l'esercizio dei mezzi di carico e scarico presenti nel terminal e lo svolgimento di servizi accessori complementari e collegati alle operazioni portuali autorizzate da esercitarsi esclusivamente nelle aree concesse. **In caso di significativa alterazione della composizione merceologica dei traffici, rispetto a quanto previsto nel Programma di attività, l'Ente concedente avrebbe valutato la sussistenza delle condizioni per una revisione della concessione stessa.**

Il piano di impresa prevede un andamento dei traffici in crescita a decorrere dal 2015 con una previsione a regime a decorrere dal 2026 così definito: TEU 412.437, Rotabili (mtl)730.000 merce varia (tons) 800 e tra gli investimenti *“lavori di consolidamento delle banchine, di pavimentazione profonda del Ponte Idroscalo con portanza idonea anche allo stoccaggio di contenitori pieni nonché al dragaggio dei fondali a -14 al fine di poter far attraccare navi con maggiore pescaggio e maggiori volumi di carico trasportato”*.

Dall'esame della documentazione allegata all'atto **si rinviene un verbale del Collegio dei revisori dei conti che contesta l'assentimento della proroga delle concessioni, in quanto dal un punto di vista della legittimità dette proroghe non sarebbero coerenti con la normativa comunitaria e con le pronunce della Corte di giustizia riguardanti le concessioni demaniali marittime e lacuali per finalità turistico ricreative, nonché con i pareri espressi dal Consiglio di Stato sullo schema di Regolamento sulla disciplina delle concessioni ex art. 18 della legge n.84/1994 rilasciati nel 2016 in merito alle modalità di pubblicazione delle istanze di rilascio delle concessioni ex art.18 del regolamento al codice della navigazione ed infine con il decreto legislativo di riordino delle Autorità portuali che richiama il decreto legislativo n.50/2016.**

Al riguardo l'Autorità ha confutato le osservazioni espresse evidenziando le differenze tra le concessioni demaniali per finalità turistico ricreative rispetto a quelle portuali, la correttezza della modalità di pubblicazione delle istanze richiamando anche pronunce giurisprudenziali in merito, la non applicabilità del d.lgs. 50/2016 a tale tipologia di concessioni.

Il Collegio dei revisori solleva poi anche questioni inerenti profili di opportunità e merito. Anche tali osservazioni vengono confutate dall'Ente, sia con riferimento alla non coerenza con il Piano strategico della portualità e della logistica, soprattutto con riguardo alla rilevanza degli investimenti privati nell'affidamento delle concessioni stesse, che agli altri strumenti di pianificazione ossia il Piano operativo triennale e il PRP, sia alla congruità della proroga che viene data in funzione dell'ammortamento degli investimenti presentati, sia -infine- con riferimento all'utilizzazione dell'impresa del lavoro temporaneo ex art.17 della legge n.84/1994.

La concessione è stata oggetto di impugnazione da parte di altra concessionaria al TAR Liguria che però con sentenza n.584/2020 ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato per i seguenti motivi.

- Violazione degli artt. 36 e 47 cod. nav. e degli artt. 5,16 e 18 della legge n.84/1994 e del dm. 585/1995 in quanto la concessione impugnata non indica né direttamente, né attraverso il rinvio al piano d'impresa le operazioni che possono essere effettuate nel terminal assentito;
- Violazione art.5 della legge n.84/1994 e del PRP in quanto il piano di investimenti comprende essenzialmente attrezzature e mezzi impiegabili per il servizio dei traffici "full container";
- In subordine violazione sotto altro profilo dell'art.16 e dell'art.18 della legge n.84/1994 eccesso di potere per disparità di trattamento; la violazione delle rubricate disposizioni normative e delle previsioni del prp comprometterebbe la concorrenza fra gli operatori portuali.

Il Consiglio di Stato con sentenza n.8263 del 15 ottobre 2024 ha accolto il ricorso, annullando gli atti della concessione.

La pronuncia del CdS annulla la sentenza TAR Liguria n.584/2020 e, per l'effetto accoglie la domanda del terminalista ricorrente annullando le concessioni rilasciate al gruppo Spinelli.

La motivazione della sentenza è centrata, in sintesi, sui seguenti punti:

a) il piano regolatore portuale è un provvedimento di pianificazione speciale che prevale sugli atti regolatori urbani circostanti le aree portuali;

b) la destinazione di un'area portuale ad una determinata tipologia di traffico deve essere soppesata alla luce della destinazione d'uso prevista dal PRP, dal quale non può discostarsi;

c) la concessione rilasciata a Spinelli S.r.l. vincolava il terminalista ad una destinazione prevalente *multipurpose*, con possibilità di un impiego (solo) secondario per i contenitori;

d) in concreto l'area assentita a Spinelli movimentava, invece, contenitori con modalità tali da non potersi considerare un traffico accessorio come testimoniato, tra l'altro, dall'arrivo di navi *full container*.

Quanto agli effetti attuativi di tale pronuncia d'annullamento, nell'immediatezza dei tempi, l'AdSP oltre a sottoporre un mirato quesito finalizzato a mettere a punto le più opportune misure attuative del pronunciamento del Giudice amministrativo, ha anche sottoposto all'Avvocatura Generale dello Stato l'opportunità di promuovere il rimedio della revocazione per un possibile errore sui presupposti di fatto. Invero, si pone la necessità di adottare una misura transitoria che legittimi l'occupazione delle aree portuali (se del caso ai sensi dell'art.30 Cod. Nav.), assicurando l'operatività del terminal, la temporanea prosecuzione delle attività ed assegnando un termine congruo entro cui conseguire il graduale rilascio delle aree.

In prospettiva, infine, l'area andrà nuovamente assentita a valle di una procedura comparativa tra più operatori che presentino un piano d'utilizzo in conformità alle destinazioni d'uso del PRP.

La decisione del CdS cit. contiene una statuizione univoca, incentrata sulla necessità che le occupazioni delle aree portuali siano conformi alla destinazione d'uso prevista nel piano regolatore portuale.

È indubbio, infatti, che la pianificazione portuale abbia valenza precettiva nel fissare le destinazioni prevalenti e le tipologie di merci ammesse e che sull'effettività di tali presupposti si fondi l'affidamento degli operatori economici.

La sua vincolatività è peraltro sostenuta dalla giurisprudenza costituzionale citata dalla sentenza in esame (sent. Corte Cost. 26 gennaio 2023, n.6).

[REDACTED] a.

Benché attenga, al punto del *non accoglimento* della richiesta di cancellazione di asserzioni offensive nell'atto di parte ricorrente, [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Quale possibile rilievo sulle attività pregresse dell'AdSP, emerge una sostanziale inefficacia delle attività ispettive da condursi – in banchina - dal personale AdSP preposto, con

specifico riferimento al monitoraggio dell'uso degli spazi dei terminalisti, – per valutarne la conformità alle prescrizioni del titolo (es. un accosto ricorrente di navi full cont avrebbe dovuto determinare ulteriori verifiche per la sua ammissibilità in un'area con destinazione multipurpose)

5.6.9 LICENZA PER SUBINGRESSO PARZIALE EX ART. 46 COD. NAV. SPINELLI

(fascicolo in **allegato 30**)

In data 12 marzo 2018 è stata rilasciata alla soc. Spinelli S.r.l. una licenza di subingresso parziale di un'area scoperta sul ponte ex Idroscalo assentita al Terminal Rifiute Genova S.r.l. in ampliamento della concessione demaniale sita tra la concessione rilasciata alla soc. Spinelli e le aree in concessione all'ENEL n. 28 del 12 marzo 2018. Quest'ultima in data 10 gennaio 2017 ha -infatti- depositato l'istanza per il rilascio di una porzione dell'area ex art. 46 cod. nav. *“allo scopo di svolgere operazioni portuali, ro-ro, contenitori, merci convenzionali e servizi accessori connessi nessuno escluso”*, dato il ristretto spazio operativo per la manovra delle gru e dei mezzi meccanici e per consentire il transito con doppio senso di marcia a mezzi e persone per operare con efficienza e sicurezza nella gestione delle attività di sbarco e imbarco, movimentazione e stoccaggio di contenitori, rotabili e merci convenzionali. L'istanza è stata pubblicata e sono pervenute osservazioni da parte delle società SILOMAR S.p.A. (con cui Spinelli ha un accordo per l'ottimizzazione dell'uso degli ormeggi), Superba S.r.l. e ROLCIM S.p.A. che sono state esaminate dall'ente e ritenute non ostative al rilascio dell'autorizzazione al subingresso. Il Comitato di gestione si è espresso favorevolmente in data 7 dicembre 2018, autorizzando il subingresso parziale fino al 31 dicembre 2020, poi prorogato di un anno ai sensi dell'art. 199, comma 3 del dl 34/2020 convertito dalla legge n.77/2020.

In data 22 dicembre 2021, stante la scadenza della concessione, è stata rilasciata alla soc. Spinelli una concessione demaniale provvisoria ex art.10 reg. cod. nav. a seguito dell'istanza presentata il 13 aprile 2018 e integrata con nota del 2019 di armonizzazione del subingresso, ottenuto fino al 2020 nell'area della concessione assentita al Terminal Rifiute Genova S.r.l., al termine prorogato fino al 31 dicembre 2054 della concessione rilasciata al terminal GPT – Genoa Port Terminal nel 2016, avente ad oggetto il compendio

sito in Ponte Etiopia, già presentata al momento della richiesta di subingresso di cui sopra, con un nuovo piano di impresa fino al 2054. Ciò al fine di riqualificare l'area tramite una serie di investimenti "volti a conseguire una connessione con la banchina contigua al fine di poterla asservire in modo strutturale alla funzione di piazzale, in coerenza con le crescenti esigenze produttive dovute alla crescita delle movimentazioni, sia nel segmento dei contenitori, ove vengono stimati volumi incrementali, ovvero aggiuntivi rispetto a quelli previsti nel piano di impresa del 2015 pari a 35 mila teus annui, sia in quello dei rotabili ove le previsioni di traffico aggiuntive si assestano sui 26 mila teus annui", rispetto alla banchina adiacente di Ponte ex Idroscalo. L'istanza è stata pubblicata ed è stata svolta favorevolmente l'istruttoria da parte degli uffici dell'ente. Il Comitato di gestione ha espresso avviso favorevole all'estensione fino al 31 dicembre 2054 del subingresso della concessione nella seduta del 7 agosto 2019. **Non sono stati forniti elementi per conoscere se la concessione è stata rilasciata.**

6. LA DISCIPLINA DEL SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO RESO DALLA COOP. SANTA BARBARA S.R.L.

Con riferimento al procedimento n.8 , relativo al regime tariffario del servizio integrativo antincendio prestato dalla soc. Coop Santa Barbara, la relazione sugli esiti della verifica straordinaria del RPCT (**allegato 16**) reca una puntuale ricostruzione dell' evoluzione della relativa disciplina.

È opportuno premettere che il tema della disciplina del servizio integrativo antincendio investe le attribuzioni dei due enti preposti alla regolazione delle attività in porto:

- a) l'AdSP con riferimento alle attribuzioni di cui all'art.6, comma 4, lett.a)¹⁰ della legge n.84/1994 in relazione alla salvaguardia della sicurezza sui

¹⁰ Legge n.84/1994 Art. 6:

4. L'Autorità di sistema portuale nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali

luoghi di lavoro , con riferimento, tra l'altro, alle aree operative portuali destinate alla movimentazione del carico delle unità mercantili che scalano il porto;

- b) l'A.M. nell'esercizio delle attribuzioni discendenti dal combinato disposto tra l'art.14 della legge n.84/1994, l'art.81 del Codice della navigazione e l'art.59 del Reg. Cod. Nav., con riferimento prevalente alle operazioni che si svolgono a bordo nave, anche nel corso delle operazioni di caricazione e/o scarica di prodotti la cui movimentazione necessita di misure specifiche di prevenzione incendio.

Alla luce delle risultanze della relazione relativa alla verifica straordinaria, si riportano, a seguire, i passaggi più significativi sul punto (pagg.75/77).

- *Con particolare riferimento alle tariffe per il servizio antincendio, dalla documentazione riscontrata è emerso che sempre il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con nota M_IT-Porti/13683 del 22 ottobre 2012, ha chiarito che “il servizio integrativo antincendio [è] un’attività da svolgersi in regime di libera concorrenza e non possono pertanto sussistere restrizioni al suo esercizio, se non quelle relative alla verifica preventiva della qualificazione professionale degli operatori e dell’idoneità dei mezzi tecnici utilizzati da effettuare in sede autorizzativa dell’attività, non si possano legittimamente imporre tariffe da parte dell’Amministrazione quale corrispettivo per le prestazioni rese. E ciò anche nel caso*

ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'Autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;

- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1;
- d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.);
- f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali
- .

in cui in concreto vi sia in porto un solo operatore che presta detto servizio, dovendosi tenere conto anche del fatto che detta attività può essere svolta in autoproduzione”;

- *Premesso quanto sopra, con riferimento al procedimento che ci occupa, si rappresenta che, a fine del 2021, l'AdSP ha ritenuto necessario avviare il procedimento di adeguamento delle tariffe del servizio integrativo antincendio reso a terra in ragione del fatto che, come già sopra esposto, la Capitaneria ...organismo ritenuto competente in precedenza per l'individuazione delle tariffe, sia a bordo nave sia a terra, ha ritenuto di non regolamentare più tali attività.*
- *Con nota del 25 luglio 2022 (rif. prot. n. 26750 in pari data) la Santa Barbara S.r.l. - società operante nell'ambito dell'attività di servizio integrativo antincendio nel Porto di Genova in forza di autorizzazione ai sensi dell'art. 20 della Legge n. 850/1973 e dell'art. 9 della Legge n. 690/1940 - ha presentato all'AdSP un'istanza nella quale, richiamando tutto quanto sopra descritto, esponeva le ragioni per le quali riteneva inadeguata la tariffa per i servizi resi a terra (23,00 Euro/h) e ravvisava la necessità di stabilirne una di importo maggiore (26,00 Euro/h), in ragione del fatto che l'ultimo adeguamento tariffario risaliva al 2016 (cfr. la sopracitata ordinanza della Capitaneria n. 257/2016) e degli aumenti del costo di produzione e del costo del lavoro in virtù dei rinnovi contrattuali di categoria.*
- *Con ordinanza del Presidente n. 5 del 12 agosto 2022, pubblicata sul sito istituzionale dell'AdSP, è stato disposto che, a decorrere dal 15 agosto 2022, la tariffa oraria per le prestazioni del servizio integrativo antincendio prestato dalla società Santa Barbara S.r.l., nelle aree a terra del Porto di Genova, fosse pari ad euro 26,00 e che tale importo fosse oggetto di adeguamento su base annuale secondo la misura della variazione, accertata dall'ISTAT.*

La portata della circolare del Ministero del 2012, non pare possa dare adito ad alcun dubbio interpretativo laddove prevede che il servizio non debba (più) essere regolato (anche) con una ordinanza che attribuisca portata precettiva alla tariffa.

Su un piano distinto, infatti, si colloca la *mera pubblicazione* della tariffa liberamente determinata dall'operatore economico autorizzato, adempimento cui l'A.M. può dar corso in quanto strumentale alla pubblicità delle tariffe rese, escludendo che le stesse abbiano natura vincolante per l'utenza.

In presenza di più soggetti autorizzati, la pubblicità delle tariffe liberamente fissate permette all'utenza di effettuare un confronto trasparente tra le condizioni dei diversi prestatori.

Ne deriva che, a prescindere dalla circostanza che il servizio venga espletato presso aree portuali a terra o a bordo delle unità navali in banchina, l'amministrazione chiamata ad autorizzare il soggetto che lo presta; sia l'AdSP che l'AM, si limitano a dettare le condizioni/presupposti per l'esercizio dell'attività ed a prevedere stringenti requisiti di qualifica/formazione del personale preposto, senza potersi legittimamente spingere a recepire la tariffa, attribuendo valore vincolante alla stessa. Ciò perché il servizio non può essere affidato in via esclusiva, salva la possibilità che le tariffe, comunicate dal soggetto prestatore, siano soggette a mera pubblicazione.

Quanto precede, anche nell'ipotesi in cui il "mercato locale" non abbia che un unico operatore, autorizzato a prestare il servizio, se in possesso dei requisiti di qualificazione/formazione dei dipendenti richiesti e delle dotazioni strumentali necessarie, ma, in ogni caso, non destinatario di un titolo di carattere esclusivo.

La documentazione recente acquisita dalla CP di Genova si colloca in piena coerenza con tale quadro.

Con la sottostante nota pervenuta alla Capitaneria di porto di Genova il 30 ottobre 2019, la Coop Santa Barbara aveva inoltrato una richiesta di aumento tariffario, con riferimento ad una serie di riunioni tenutesi con l'A.M. e l'AdSP e l'associazione degli agenti raccomandatori tra aprile e settembre del 2019.



Santa Barbara S.r.l.

Capitale Sociale € 20.200,00 int. vers.

**PREVENZIONE INCENDI
E SICUREZZA SUL LAVORO**

M.IMP. CPGE. REGISTRO UFFICIALE. I. 0044393.30-10-
2019. N. 02.47

Sede Legale: Via al Panno Nuovo (ex Sezione Doganale)
16126 GENOVA PORTO

Telefoni Direzione: 010.261000 - 010.267844 fax 010.2462380
Codice Fiscale e Partita IVA: 00871880100
Iscr. Registro Imprese di Genova n° 00871880100
R.E.A. n° 94846

Capitaneria di Porto di Genova
Sezione Tecnica
Via Magazzini Generali, 4
16126 Genova
dm.genova@pec.mit.gov.it

Dott. Marco Sanguineri
Autorità di Sistema Portuale del Mar
Ligure Occidentale
Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia, 2
16124 Genova
segreteria generale@pec.porto.genova.it

Genova, 30 ottobre 2019

Oggetto: Comunicazione nuovi importi orari del servizio integrativo antincendio a bordo nave nel Porto di Genova

Visto l'esito delle riunioni tra A.N.G.A.F., Santa Barbara S.r.l., Autorità Marittima, Autorità di Sistema Portuale di Genova ed Assagenti del 9 aprile presso la Capitaneria di Porto di Genova, del 6 agosto presso la Capitaneria di Porto di Genova e del 9 di settembre presso Assagenti;

Vista la comunicazione del 23 ottobre u.s. inoltrata ad Assagenti;

Vista la comunicazione del 29 ottobre u.s. inoltrata ad Assarmatori;

Considerato quanto comunicato dall'Autorità Marittima locale nelle riunioni sopracitate circa l'interpretazione della nota M_IT-Porti/13683 del 22 ottobre 2012 in merito alle tariffe per le prestazioni rese nell'ambito del servizio integrativo antincendio;

Tutto ciò premesso e considerato, si trasmettono i nuovi importi orari che saranno applicati per il servizio a bordo nave a partire dal 1° novembre 2019:

+ 26 euro/h

Il Presidente

Significativo, incidentalmente, è il richiamo alla circolare del 22 ottobre 2012 come oggetto di "interpretazione", laddove il contenuto dell'indirizzo ministeriale non sembra formulato in modo tale da lasciare adito ad alcun dubbio.

La nota della cooperativa Santa Barbara, è stata riscontrata dal reparto tecnico operativo della Capitaneria di porto che - con nota del 7 novembre 2019 - annuncia una complessiva

revisione del servizio integrativo antincendio, la quale, in ogni caso, avrebbe dovuto prevedere *“l’onere della semplice comunicazione”* della tariffa prevista dal soggetto autorizzato.

M_INF_CPGE.REGISTRO UFFICIALE.U.0040634.07-11-2019.A.19/07


Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti
**CAPITANERIA DI PORTO
GENOVA**
Reparto Tecnico Amministrativo
Sezione Tecnica

Indirizzo p.e.c.
dm.genova@pec.mit.gov.it
indirizzo mail
tecnica.cpigenova@mit.gov.it

16126 - Genova

p.e.c. S.T.V. (CP) Michele PAVARINA 0192777322
michele.pavarina@mit.gov.it

A: SANTA BARBARA S.r.l.
santa.barbara@pec.it

e, p.c. AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL
MAR LIGURE OCCIDENTALE DI GENOVA
Alla C.A. Dott. Marco Sanguineri
segreteria generale@pec.porto.genova.it

via p.e.c.

OGGETTO: Servizio Integrativo Antincendio – Società Santa Barbara – Comunicazione nuovi importi orari del servizio integrativo antincendio a bordo nave nel Porto di Genova.-

Riferimento: nota in data 30/10/2019, assunta al prot. 44383 in data 30 ottobre 2019.-

In esito a quanto rappresentato nella nota in riferimento, si prende atto del nuovo importo orario definito per il servizio espletato da codesta Società a bordo delle navi.

Con l'occasione, e come già anticipato nel corso di precedenti incontri in tema, si comunica che questa Autorità Marittima sta procedendo all'annunciata revisione del "Regolamento del Servizio Integrativo Antincendio del porto di Genova", con conseguente abrogazione dell'Ordinanza n. 257/2016, "Adeguamento tariffario del servizio integrativo antincendio nel porto di Genova".

Prevedendo, con il nuovo Regolamento in parola, l'onere della semplice comunicazione degli importi del predetto servizio da parte di chi intenda esercitare lo stesso nel porto di Genova, si suggerisce a codesta Società di avviare ogni utile valutazione atta a definire gli importi da applicare per le ulteriori tipologie di servizio espletate, a similitudine di quanto già comunicato relativamente ai servizi effettuati a bordo delle navi.

Si resta a disposizione per qualsivoglia chiarimento si ritenesse occorrente.

d'ordine
IL CAPO REPARTO
Capitano di Vascello (CP)
Alberto BATTAGLINI

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del
d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82

ALBERTO BATTAGLINI

Pag. 1 di 1

in data: 11/11/2019
giorno 11 novembre 2019 16:05:05

Per gli anni successivi, aderendo all'impostazione sopra descritta , le tariffe fissate dall'operatore economico vengono fatte oggetto di "pubblicazione" sul sito istituzionale dell'A.M.

Ciò fino all'agosto del 2022, allorché è un provvedimento dell'AdSP che, divergendo dal passato, "**dispone**" l'aumento tariffario.

Tutto ciò illustrato sul piano della vicenda amministrativa, non può non rilevarsi, tuttavia, come l'ordinanza tariffaria del 12 agosto 2022 che pone a euro 26/ora la tariffa del servizio reso dalla [REDACTED], adottata a dieci anni dal difforme indirizzo ministeriale richiamato, pone la necessità di una valutazione che includa [REDACTED]

È appena il caso di evidenziare, al riguardo, che, benché sarebbe stato sufficiente assicurare adeguata *pubblicità* all'aumento tariffario, l'ordinanza del Presidente dell'AdSP n. 5 del 12 agosto 2022 ne *dispone* l'applicazione, come riportato a pagina 77 della relazione sulla verifica straordinaria del RPCT .

La Commissione ispettiva ha proceduto alla acquisizione ed al progressivo aggiornamento delle notizie e delle informazioni documentali necessarie a ricostruire il contesto generale [REDACTED]

Dagli ultimi aggiornamenti relativi al procedimento penale in corso si rileva che in data 7 agosto 2024 è stato notificato all'Autorità di Sistema Portuale [REDACTED], nella qualità di persona offesa, il decreto di giudizio immediato [REDACTED]

In data 25 settembre 2024 è stato altresì notificato all'Ente [REDACTED] il decreto del procedimento in camera di consiglio [REDACTED], per la trattazione processuale della richiesta [REDACTED]

Dal decreto di fissazione del procedimento in camera di consiglio per la trattazione della [REDACTED]

- capo A (ex Q)- [REDACTED]

- [REDACTED]

- [REDACTED]

- capo D (ex S)- [REDACTED]

-

-

-

-



Nell'immagine satellitare ,

Si riportano le trascrizioni

[REDACTED]

[REDACTED]

- capo E (ex T)-

[REDACTED]

[REDACTED]

-

[REDACTED]

Dalle acquisizioni documentali

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

8. SUI CONTENUTI E SUGLI ESITI DELLA VERIFICA INTERNA DI CARATTERE STRAORDINARIO ESPLETATA DALL'UFFICIO DEL RPCT (RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA)

Le pertinenti considerazioni di cui alla relazione sulla verifica straordinaria condotta dal RPCT (**allegato 16**) sono state già oggetto della disamina dei singoli procedimenti concessori di cui al paragrafo 5.

Più in generale, i procedimenti e le attività analiticamente riesaminate nello svolgimento della verifica interna di carattere straordinario sono:

1. Procedimento n. 1 - Rinnovo della concessione demaniale trentennale relativa al "Terminal Rinfuse" alla società Terminal Rinfuse Genova S.r.l. - Istanza del 18/10/2019 (prot. 27065)
2. Procedimento n. 2a) – Procedura amministrativa afferente alle concessioni demaniali marittime relative alle aree portuali ex Carbonile lato ponente e levante alla Spinelli S.r.l.: - Licenza Spinelli 74_2021 (rif. istanza del 05/08/2019)
3. Procedimento n. 2b) – Procedura amministrativa afferente alle concessioni demaniali marittime relative alle aree portuali ex Carbonile lato ponente e levante alla Spinelli S.r.l.: Licenza Spinelli suppletiva 178_2022 (rif. istanza del 07/12/2021)
4. Procedimento n. 3 - Procedura amministrativa afferente alle concessioni demaniali marittime relativa all'area portuale ex ITAR - Licenza Spinelli suppletiva 35_2023

5. Procedimento n. 4 - Procedura amministrativa afferente all'istanza di Spinelli S.r.l. in data 19.2.2024 per l'ottenimento in concessione dell'area di mq. 27.389 sita a Ponte Ex Idroscalo lato levante radice ed eventuali istanze concorrenti
6. Procedimento n. 5 - Procedura amministrativa afferente all'istanza di Spinelli S.r.l. - settembre 2023 - volta all'aggiornamento del PRP e ottenimento in concessione di nuove aree per successivo tombamento Calate Giaccone, Concenter e Inglese
7. Procedimento n. 6 - Procedura amministrativa afferente al tombamento di Calata Concenter
8. Attività n. 7 - Verbali Comitato di Gestione riguardanti i predetti atti concessori e il tombamento di Calata Concenter rispettivamente del: 07/05/2021 - 29/09/2021 - 02/12/2021 - 31/05/2022 - 31/08/2022 - 07/06/2022 - 29/07/2022 - 02/12/2022 - 19/12/2022 - 18/12/2023
9. Procedimento n. 8 - Procedimento amministrativo relativo al rinnovo del tariffario riguardante il servizio antincendio di cui all'Ordinanza del Presidente n. 5/2022
10. Procedimento n. 9 - Atti relativi alla restituzione all'AdSP delle aree in dismissione da parte di Enel S.p.a. con particolare riferimento alla documentazione riguardante le operazioni di ripristino, riempimento e/o asfaltatura delle aree stesse
11. Procedimento n. 10 - Atti relativi ai sopralluoghi eseguiti nel luglio 2022 da personale appartenente all'ufficio ispettivo dell'AdSP sulle aree ex Carbonile e ex ITAR

Dagli atti acquisiti e dalla relazione di verifica interna straordinaria, la situazione concessoria degli Operatori Economici [REDACTED]

[REDACTED]

➤ **la Terminal Rinfuse Genova S.r.l. è titolare di:**

- una concessione demaniale ex art. 18 L. 84/1994 rilasciata con atto rep. n. 171, reg. n. 8 del 21.7.2022 a seguito di delibera Protocollo n. 87/9/2021 **per la durata di anni trenta a decorrere dal 01.01.2022** avente ad oggetto il terminal portuale di circa 97 mila mq, ubicato **tra Ponte Rubattino e Ponte ex Idroscalo levante del porto di Genova** e della relativa autorizzazione ex art. 16 L. 84/1994 in forza dell'art. 4 dell'atto di concessione al fine di

realizzare le opere di infrastrutturazione e gli investimenti previsti nel piano di impresa e di esercitare le operazioni portuali aventi ad oggetto traffici di solide secche nonché traffici convenzionali (sempre di tipo solido), ovvero rotabili, merci varie e contenitori, nel rispetto dei vincoli posti dagli strumenti urbanistici vigenti.

- La stessa società è titolare di concessione demaniale marittima per licenza ex art. 36 del Cod. Nav. (Arch. 3305/01 LDGE 36/2024) con decorrenza dall'01/01/2024 al 31/12/2024 a **Testata Ponte Rubattino** per lo svolgimento di attività di movimentazione e deposito di cementi e calci idrauliche.

➤ **la Spinelli S.r.l. nel porto di Genova è titolare dei seguenti titoli concessori, in parte pluriennali e in parte temporanei:**

✓ concessione demaniale marittima ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994 e autorizzazione ex art. 16 L. 84/1994 di cui all'atto pluriennale del 12.03.2018 (reg. n. 2/2018 e rep. 28/2018) con durata originaria al 31.12.2054 (oltre a proroga ex lege fino al 31.12.2056 ai sensi dell'art. 199, c. 3, lett. b) D.L. 34/2020, convertito in L. 77/2020 e modificato dall'art. 5 c. 3 del D.L. 146/2021 convertito in L. 215/2021) avente ad oggetto un Terminal portuale di complessivi mq 150 mila circa, composto dalle aree e **spazi destinati ad operazioni portuali costituiti da Calata Ignazio Inglese, Calata Massaua, Ponte Etiopia e Ponte ex Idroscalo, nonché la parte centrale di Ponte ex Idroscalo** di cui all'atto del 12/03/2018 (reg. n. 1/2018 e rep. n. 27), attualmente regolata con atto di concessione provvisoria ex art. 10 Reg. Cod. Nav. rep. 161 reg. 24/2021 del 22.12.2021.

✓ concessione demaniale marittima ex art. 36 Cod. Nav. **dell'area demaniale ex carbonile Enel Produzione "Area Ponte ex Idroscalo Levante" di complessivi mq 22.732 in scadenza al 17/6/2024** per svolgimento delle attività di stoccaggio e movimentazione contenitori, svolgimento dei traffici afferenti rotabili, merci convenzionali e relativi servizi accessori/complementari articolati come nel seguito:

✓ -licenza del 19.07.2021 arch. n. 3253 e rep. LDGE n. 74 per l'area di 7.125 mq;

✓ licenza suppletiva del 18.7.2022 per una porzione di area cosiddetta “ex area Itar” per mq 1.340;

✓ licenza suppletiva del 16/2/2023 (Rep. LDGE n. 0000035.U) per ulteriori mq 14.268

✓ concessione demaniale marittima ex art. 36 Cod. Nav. del 21/12/2023 (arch. n. 3265 LDGE 18/2024), decorrenza dal 01/01/2024 al 30/06/2024, di mq 4.657 c.d. **“ex Nuovo Borgo Terminal Container” a Ponte ex-idroscalo Ponente/lanterna ad uso ufficio, servizi ed area scoperta per deposito riparazioni container limitatamente alle aree ricadenti negli ambiti S1 e S4, oltre allo svolgimento di operazioni portuali relative alle merci convenzionali ed alla movimentazione e stoccaggio contenitori limitatamente agli spazi ricadenti nell'ambito S3 di 1.949 mq**, nonché per realizzare gli interventi di sistemazione del compendio.

Dalla relazione di verifica straordinaria emerge che l'Ufficio del RPCT ha valutato la sussistenza dei presupposti normativi e procedurali per la gestione della misura di *self cleaning* { [REDACTED]

z [REDACTED]
[REDACTED]

Con nota prot. Rep. RPCT n. 24 del 07/06/2024, successivamente integrata in data 13/06/2024 e in data 20/06/2024 (rispettivamente, prot. Rep. RPCT n. 25/2024 e n. 26/2024), è stata formulata una richiesta di parere all'Avvocatura Distrettuale dello Stato a firma del RPCT e del Direttore dello Staff legale.

In particolare, è stato chiesto di fornire indicazioni in ordine alla portata applicativa dell'istituto del c.d. *self cleaning*, con riguardo sia alle società titolari di concessioni demaniali/autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 16 L. n. 84/1994, dell'art. 18 L. n. 84/1994, dell'art. 36 Cod. Nav. e dell'art. 24 Reg. Cod. Nav., e alle società dalle medesime partecipate, sia alle società fornitrici di beni e servizi in favore dell'Ente, i cui amministratori sono stati destinatari di misure cautelari.

Con nota prot. n. 29171/2024 del 17/06/2024, l'Avvocatura ha riscontrato la richiesta di parere del 07/06/2024, così come integrata in data 13/06/2024, rappresentando che:

I.

grave ex art. 98, co. 3, lett. g) [nuovo Codice Contratti Pubblici], risultano riconducibili, in quanto tali, alle cause non automatiche di esclusione contemplate dall'art. 95, co. 1, lett. e, che dovranno (...) essere valutati da codesta Amministrazione alla luce dei criteri previsti dall'art. 98 del nuovo Codice”;

II. fermo quanto previsto dal precedente punto, “i requisiti generali e speciali di partecipazione devono essere posseduti dall'o.e. non solo alla data di scadenza del termine di presentazione della domanda di partecipazione alla gara, ma anche per tutta la durata della procedura fino alla stipula del contratto, nonché per tutto il periodo di esecuzione dello stesso, senza soluzione di continuità”;

III. sussiste un obbligo in capo all'Ente “di vigilare sulla permanenza dei suddetti requisiti, avviando se del caso, in presenza di indizi e sin anche di notizie potenzialmente idonee a rilevare la sopravvenienza di una causa di esclusione a carico dell'o.e., un procedimento di verifica della permanenza e validità dei requisiti”;

IV. a prescindere dal menzionato obbligo di verifica, tenuto conto di quanto statuito dall'art. 24 (Attività di verifica dell'Autorità concedente) del decreto del Commissario Straordinario n. 1454 del 31.12.2023, permane un “obbligo di verifica annuale sulla permanenza dei requisiti del concessionario indipendente dalla notizia relativa all'intervento di sopravvenute cause di esclusione”;

V. per quanto concerne il c.d. self cleaning, in considerazione di quanto previsto dall'art. 96 co. 6 D. Lgs. n. 36/2023 “detto istituto pare operare:

- in via eventuale e successiva alla comunicazione di avvio del procedimento di verifica dei requisiti;
- su istanza dell'operatore economico interessato, sul quale esclusivamente grava l'onere di dimostrare l'efficacia delle misure da lui adottate e, quindi, la propria affidabilità”;

VI. con specifico riferimento all'esclusione per “grave illecito professionale”, richiamando la giurisprudenza amministrativa in materia compete all'Amministrazione valutare le misure di self cleaning adottate dall'Operatore economico (O.E.) sia rispetto

alla tempestività della loro assunzione sia rispetto alla loro sufficienza a ristabilire la fiducia. “Trattasi pertanto di valutazione discrezionale dell’amministrazione, sindacabile solo per eccesso di potere, ossia per evidenti e macroscopici vizi di illogicità, contraddittorietà, erroneità ed irragionevolezza”.

Inoltre, con nota prot. n. 31870/2024 del 02/07/2024 l’Avvocatura dello Stato ha riscontrato l’integrazione alla richiesta di parere del 20/06/2024, ribadendo quanto già illustrato nel parere datato 17/06/2024, e ha chiarito “quanto alle procedure in itinere, (...) l’operatività della disciplina dei requisiti e delle cause di esclusione contemplata dal Codice degli Appalti (e della disciplina transitoria posta dall’art. 226, comma 2, d.lgs. 36/2023), richiamato *per relationem* dal D.M. n. 202/2022, nonché del decreto Commissariale n. 1454 del 31.12.2023”.

A seguito di quanto sopra, il Commissario straordinario, con nota prot. Rep. RPCT n. 27/2024, ha disposto, nei confronti delle Strutture dell’Ente interessate, l’avvio tempestivo di un procedimento di verifica circa la permanenza e la validità dei requisiti ex artt. 95 e ss. D. Lgs. n. 36/2023 (e, comunque, di moralità e professionalità anche in assenza di specifico richiamo della normativa richiamata) nei confronti dei soggetti titolari di concessioni demaniali marittime ex art. 18 L. n. 84/1994, di licenze ex art. 36 Cod. Nav. e di autorizzazioni ex art. 16 L. n. 84/1994 ed ex art. 68 Cod. Nav., e delle società partecipate dai medesimi soggetti, nonché nei confronti degli operatori economici fornitori di beni e servizi per l’Ente, coinvolti nell’indagine.

Conseguentemente, con e-mail del 6 agosto u.s., il RPCT ha inoltrato la nota di avvio del procedimento di verifica ai direttori/dirigenti destinatari per competenza, precisando che le società nei confronti delle quali deve essere avviata la verifica sono quelle che intrattengono rapporti, a vario titolo, con l’Ente, i cui amministratori/soci risulterebbero (da notizie di stampa) coinvolti dalle indagini in corso in quanto destinatari di misure cautelari. Il procedimento di verifica si prescriveva fosse avviato non oltre il 30/09 p.v. e concluso entro il 31/12/2024.

9. CONCLUSIONI

9.1. SULL' ESAME DEI FASCICOLI DELLE CC.DD.MM.

[REDACTED]

Al fine di comprendere poi come l'Autorità ha operato per il rilascio di altre concessioni ad altri operatori economici e [REDACTED] (non oggetto dell'indagine penale), sempre nel periodo di vigenza [REDACTED] sono stati acquisiti ulteriori documenti oggetto della puntuale disamina dei fascicoli concessori di cui al paragrafo 5 della presente relazione.

In primo luogo, occorre evidenziare che tutte le concessioni esaminate sono state rilasciate anteriormente al *"Regolamento per la concessione di aree e banchine comprese nell'ambito dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale"* n.1454 emanato il 31 dicembre 2023 a seguito dell'emanazione del decreto n. 202 del 28 dicembre 2022¹² da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze concernente il *"Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine"*, con cui si è provveduto a disciplinare il rilascio delle concessioni demaniali ai sensi dell'art. 18 legge 28 gennaio 1994, n. 84.

L'unica istanza presentata nel 2024 è quella per il rilascio di una concessione in area ex Idroscalo che non si è conclusa.

La procedura di rilascio delle concessioni è stata ampiamente trattata nel corso delle audizioni dei dirigenti preposti al settore e anche dalla relazione trasmessa dagli stessi. La procedura, secondo la ricostruzione offerta dai funzionari auditi, non evidenzerebbe

¹² <https://www.normattiva.it/eli/stato/DECRETO/2022/12/28/202/ORIGINAL>

particolari criticità sul piano dello sviluppo formale degli iter amministrativi e della loro conformità alla disciplina interna che sovrintende allo svolgimento delle istruttorie. Tuttavia gli esiti dell'attività ispettiva hanno fatto emergere criticità, tanto sul piano formale che sostanziale, come evidenziato nel testo della presente relazione.

Dagli incontri avuti e dalla lettura delle relazioni presentate il settore è così organizzato:

- ✓ Direzione Governance demaniale, Piani di impresa e Società partecipate all'interno della quale è presente il Servizio Concessioni Pluriennali e Conferenze di Servizi che gestisce le attività inerenti alle autorizzazioni e concessioni superiori a 4 anni dei due scali di Genova e Savona Vado Ligure, il Servizio Attività Economiche all'interno del quale è previsto l'Ufficio analisi economiche che esamina i piani di impresa sotto il profilo della sostenibilità economica e finanziaria in rapporto ai piani di sviluppo dell'attività degli scali, nonché ai piani e agli indirizzi dell'AdSP e alla verifica della realizzazione degli investimenti programmati
- ✓ Ufficio Territoriale di Genova che esercita le funzioni relative al rilascio delle concessioni per licenza infra quadriennale nel porto di Genova. Tale Ufficio gestisce dal 2021 anche gli effetti sulle concessioni conseguente all'attuazione del programma Straordinario del Porto di Genova ed al c.d. "tunnel subportuale", con riferimento alle interferenze con le concessioni e all'individuazione di aree di possibile ricollocazione delle concessioni interferenti e gestione dei relativi procedimenti di rilascio concessorio.
- ✓ Ufficio territoriale di Savona che esercita le funzioni relative al rilascio delle concessioni per licenza infra quadriennale nel porto di Savona-Vado Ligure.

La competenza alla gestione di situazioni interrelate tra concessioni pluriennali ed aree assentite per licenza, oppure di aree pubbliche, è coordinata dalla Direzione Governance.

Le attività di controllo sulle concessioni sono soprattutto connesse alla verifica delle misure in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro, per cui i sopralluoghi sono mirati ad accertare lo stato manutentivo dei piazzali e banchine dei terminal : in caso di carenze, queste vengono segnalate agli uffici che rilasciano le concessioni che, a loro volta, chiedono ai concessionari di adeguare le aree/terminal presso i quali sono state riscontrate carenze manutentive. **Le attività di controllo sono svolte dagli Uffici territoriali di Genova e Savona con modalità diverse senza una omogeneizzazione dei procedimenti. Altro**

elemento di criticità può rinvenirsi nel fatto che le attività di controllo sono in capo al responsabile dell'Ufficio territoriale e non al responsabile della Direzione Governance demaniale che viene a conoscenza di eventuali criticità solo se comunicate dall'Ufficio territoriale.

Peraltro, sembra che l'attenzione sia focalizzata alla sicurezza dei luoghi di lavoro e delle attività portuali, che assorbono la grande maggioranza di dette attività, nonché su numerosi interventi in materia di viabilità e sicurezza viaria, che, nella cornice normativa vigente per il periodo in esame, si sarebbero potute incardinare anche sulle attribuzioni della Capitaneria di Porto.

Per quanto attiene agli ambiti portuali, l'attività ordinaria di vigilanza prevede n. 2 monitoraggi al giorno, (che nel 2023 sono stati, in totale, n. 1.714) nel corso dei quali vengono attenzionate le principali attività in corso di svolgimento in porto al fine di individuare eventuali criticità, sotto gli aspetti, tra gli altri, dell'impiego delle aree demaniali per l'effettuazione di operazioni portuali da parte delle società terminaliste, dello stato delle infrastrutture stradali adibite a pubblica viabilità, dello stato di manutenzione di banchine e spazi operativi pubblici, nonché delle stesse aree in concessione, al corretto esercizio dei servizi portuali da parte delle imprese autorizzate. Nell'ambito di tale attività vengono eseguite ispezioni mirate aventi ad oggetto lo svolgimento di operazioni e servizi portuali da parte di imprese autorizzate ad operare negli ambiti portuali – e correlati aspetti legati alla sicurezza - sia nelle aree in concessione e sia in banchine/spazi operativi pubblici.

Ciò nonostante, sembra che proprio **le maggiori criticità nella gestione delle concessioni si siano evidenziate nello svolgimento di tali controlli e nell'assenza di coordinamento di tali attività con quelle relative all'esercizio delle concessioni**, poiché in più occasioni viene rilevato che l'esercizio della concessione da parte del concessionario è andato oltre i termini previsti. Si veda, ad esempio, il caso della concessione rilasciata alla soc. Spinelli annullata dal Consiglio di Stato o quanto emerso dalle indagini sull'occupazione di aree da parte del concessionario con rimorchi e container che non rientravano nell'ambito della concessione assentita.

Quanto all'efficacia delle attività ispettive, inoltre, appare **sottoutilizzata l'opportunità costituita dall'implementazione di un'efficace sinergia con il personale militare**

della **Capitaneria di porto di Genova**, analogamente peraltro alla prassi che è stata evidenziata, nel corso delle audizioni, dal responsabile dell'Ufficio territoriale di Savona.

Dall'esame dei procedimenti, emerge altresì la carenza di presupposti che sovrintendono all'inedita e spropositata durata della **concessione rilasciata alla società Hennebique S.r.l.** per il recupero del compendio immobiliare che ne è oggetto (v.si infra para 5. 6.4 , pag. 59): il piano d'impresa e gli aspetti tecnico finanziari, **non paiono poter giustificare, infatti, il termine di vigenza di 90 anni attribuito al titolo concessorio.**

Più in generale, l'esame delle modalità con le quali vengono avviati i procedimenti finalizzati al rilascio delle concessioni evidenzia una iper-procedimentalizzazione con la partecipazione di tutti i dirigenti nelle fasi procedimentali, in funzione delle rispettive competenze, la condivisione dei risultati e della decisione finale.

9.2. SULLA REVISIONE DELLA STRUTTURA ORGANIZZATIVA E SULLE MISURE RILEVANTI PER IL RAFFORZAMENTO DELLA PREVENZIONE AMMINISTRATIVA.

Sul fondamento delle complesse e articolate risultanze istruttorie e documentali, la Commissione ispettiva ritiene di rappresentare alcune conclusioni orientate, da un lato -in generale- all'adozione di atti revisione organizzativa per il perfezionamento dell'efficienza degli Uffici e delle misure di prevenzione dell'illegalità amministrativa, e dall'altro lato -in particolare- alla verifica della legittimità dei procedimenti e degli atti provvedimenti 
, al fine di un eventuale intervento in autotutela amministrativa, conseguenzialmente appropriato ed adeguato ai

contenuti della relazione straordinaria del RPCT ed agli esiti delle indagini penali, la cui rilevanza probatoria non è impedita da [REDACTED]

Tra le misure di prevenzione e di efficienza amministrativa, ad avviso della Commissione, è fondamentale il richiamo alla segregazione dei ruoli e dei poteri, quale strumento di *corporate governance* ispirato agli ambiti del Modello Organizzativo ex d.lgs. n. 231/2001 mutuabile con adattamenti alla struttura dell' AdSP.

Il sistema di segregazione dei ruoli, da adattare rispetto alle previsioni del d.lgs. n. 231/2001, consente di avvalersi dell'adeguato supporto della separazione dei poteri e delle competenze fra le diverse funzioni istituzionali ed amministrative, al fine di rendere trasparenti le informazioni utili al percorso decisionale, impedendo le interferenze e i comportamenti condizionanti e lesivi dell'imparzialità amministrativa, che potrebbero provenire dagli uffici di vertice e/o direttivi, da contrastare con un migliore controllo dei dati e degli interessi "sensibili" (v. rif. in verifica straordinaria RPCT).

Altro profilo generale di miglioramento dell'efficienza organizzativa è quello connesso al quadro degli strumenti di programmazione da aggiornare con misure che rendano più puntuali e dettagliati gli obiettivi strategici, la cui indeterminatezza, flessibilità e cedevolezza rende permeabile l'andamento amministrativo agli interessi esterni (v. rif. al "*quadro esigenziale*" ex allegato I.7, nuovo codice contratti pubblici, in verifica straordinaria RPCT).

Altrettanto importante e fondamentale, appare la revisione organizzativa dei profili afferenti:

- il servizio ispettivo, la sua efficiente collocazione nell'organigramma degli uffici, nonché la puntuale regolazione delle competenze e delle modalità di svolgimento delle attività ispettive con sopralluogo e rilievi, a garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi degli operatori economici, titolari di rapporti concessori e di licenza, a superamento delle differenti prassi tra Savona e Genova e delle opacità comportamentali emergenti dalla verifica straordinaria del RPCT;

- il riesame della collocazione del servizio “gare” all'interno della direzione tecnica, con l'applicazione di regole di competenza trasparenti con la ripartizione assistita nell'ambito della *segregazione* dei ruoli e delle funzioni;
- la regolazione più attenta e dettagliata delle verifiche periodiche, da prevedere e rafforzare, sulle situazioni amministrative che possono generare conflitto d'interesse, per i rischi di eccesso di concentrazione monopolistica delle attività d'impresa assoggettate a regime concessorio e di autorizzazione, in pregiudizio del mercato ed in violazione della concorrenza;
- l'adozione del regolamento per l'istituzione dell'agenda pubblica degli incontri in conformità alle raccomandazioni ANAC (v. rif. Relazione straordinaria RPCT);
- l'implementazione di un sistema informatico perfezionato e dotato di percorsi univoci, uniformi e comuni a tutti gli uffici e servizi, anche nella logica del completo tracciamento delle attività di competenza, dall'avvio procedimentale alla definizione di tutti gli adempimenti di natura istruttoria e decisoria.

Ad avviso della Commissione ispettiva, appartiene alla revisione dei profili generali di organizzazione delle funzioni e delle competenze anche il coordinamento e la collaborazione con le attività del commissario per il piano straordinario delle opere, nel contesto del quale sono emerse in sede ispettiva alcune interazioni da valutare per la prevenzione delle divergenze e dei conflitti ed il miglioramento delle regole di formazione delle intese procedurali.

9.3 SUI RAPPORTI CONCESSORI DI DURATA SUPERIORE AL QUADRIENNIO [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] al fine di un eventuale intervento in autotutela amministrativa, conseguenzialmente appropriato e adeguato ai contenuti della relazione straordinaria del RPCT [REDACTED], la Commissione ispettiva ritiene di adottare le seguenti valutazioni conclusive.

Si premette che - come è noto- in materia di concessioni del demanio portuale, è sopravvenuta la sostituzione dell'art. 18 della legge n.84 del 1994 operata dall'art. 5, comma 1, legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021).

Il nuovo testo stabilisce che le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, **garantendo condizioni di concorrenza effettiva**. Al fine del raggiungimento dell'uniformità del rila- scio, il successivo comma 2 prevede l'emanazione, entro novanta giorni dalla data della entrata in vigore della legge (27 agosto 2022), di un decreto del Ministro delle infrastrut- ture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che - nel rispetto del principio di concorrenza - definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e con- trollo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari. Si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma si limitava a de- mandare ad un decreto ministeriale - non emanato al tempo dell'adozione degli atti esa- minati - la definizione di idonee forme di pubblicità in materia di affidamento delle con- cessioni delle aree demaniali.

È opportuno evidenziare che, in base al nuovo comma 3 del medesimo articolo 18, sono fatti comunque salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i contenuti, le pattuizioni degli atti concessori in essere, nonché i canoni stabiliti dalle Autorità di sistema portuale, relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della legge n. 118 del 2022. In base al comma 7, le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzarsi preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risana- mento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso.

La nuova formulazione del comma 9 contiene una disposizione volta ad evitare con- centrazioni e posizioni dominanti, secondo la quale il concessionario di un'area de- maniale in ambito portuale può svolgere l'attività autorizzata solo nell'area oggetto della concessione stessa e non può ottenere che una sola concessione nel medesimo porto, salvo che si tratti di plurime concessioni inerenti ad attività merceologica- mente differenti. È prevista peraltro una deroga al divieto di cumulo nei porti di dimensioni maggiori, classificati, ai sensi dell'art. 4 della legge n. 84 del 1994, di

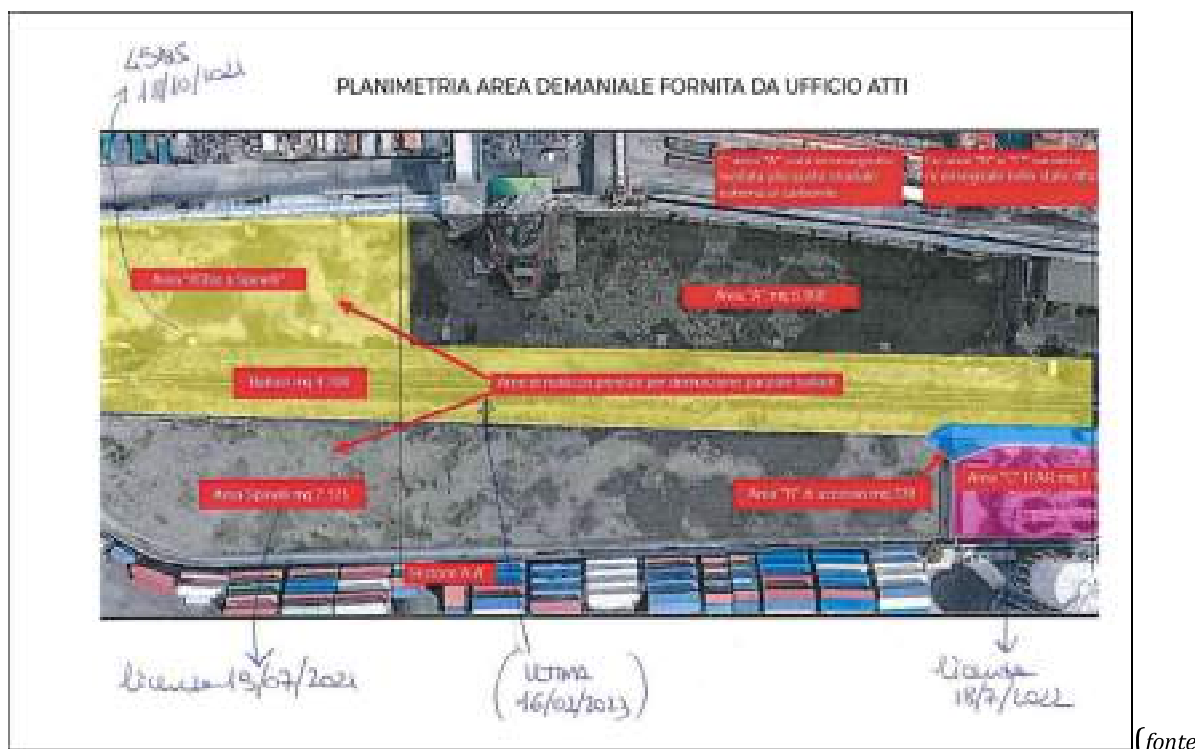
rilevanza economica internazionale e nazionale. Di tale deroga al divieto di cumulo non si rinviene alcuna traccia motivazionale in nessuno degli atti esaminati dalla Commissione ispettiva.

È pertanto necessario procedere ad una verifica puntuale ed approfondita della eventuale infrazione del divieto di concentrazione d'attività, in violazione della libera concorrenza, con riferimento alla espansione delle aree portuali occupate di fatto e di diritto, considerato che dagli atti esaminati (v. retro) emerge talvolta la doglianza manifestata da diversi operatori economici e commerciali [REDACTED]

Pertanto, la ricostruzione logistica [REDACTED] evidenzia l'allocazione in una vasta zona portuale connotata da una serie di aree [REDACTED]

[REDACTED] Si richiamano, sul punto, i contenuti della relazione sulla verifica straordinaria del RPCT (da pagg. 82 -86 e pag .105 e ss.) laddove si fa riferimento alla “...autorizzazione ex art. 45 bis Cod. Nav. rilasciata a ENEL in favore di varie ditte [REDACTED] per eseguire l'attività di demolizione del ballast ferroviario nell'ambito dei lavori di dismissione della centrale termoelettrica con conseguente disponibilità ad uso cantiere, oltre che del sedime del ballast, anche dell'area “carbonile levante nord”. Come evidenziato nella relazione, l'esercizio delle attività collaterali, autorizzate ai sensi della citata norma, costituisce il presupposto dell'occupazione abusiva dell'area in via di dismissione da parte di ENEL [REDACTED]

¹³ La relazione sulla verifica straordinaria del RPCT evidenzia che il 12 luglio 2022 “...due ispettori dell'AdSP effettuano un intervento/sopralluogo presso il Terminal GPT (Genoa Port Terminal - Gruppo Spinelli) a seguito di chiamata degli RLS di sito per un rischio di esposizione dei lavoratori portuali ad una elevata dispersione di polveri nell'area del terminal medesimo e per un rischio di caduta da dislivello stradale presso le suddette aree durante la movimentazione di semirimorchi. Durante il sopralluogo gli ispettori rilevano che: - I semirimorchi transitano nell'area Enel Produzione S.p.A. assentita in concessione (rectius, “su cui si svolgono attività autorizzate”, n.d.r.) ex art. 45 bis cod. nav. a favore di plurime imprese, [REDACTED] il fondo è privo di



“Relazione finale sulla verifica straordinaria del RPCT, pag.86 – in allegato 17)

Alla luce di quanto precede, pertanto, sussistono, invero, molteplici elementi documentali che inducono alla **revisione prudentiale dei rapporti concessori** e delle licenze per verificare le eventuali situazioni di conflitto d’interesse

La valutazione della sussistenza di situazioni d’illegittimità sostanziale da rimuovere con provvedimenti di auto-tutela, potrà essere ulteriormente assistita dal **preventivo parere dell’Avvocatura dello Stato**, la quale è già stata consultata sugli ambiti e sui modi applicativi della **disciplina di self cleaning**, da tenere sempre in considerazione in costanza di regime concessorio.

pavimentazione o asfaltatura e vi è una rilevata dispersione di polveri indicata; Il dislivello stradale non protetto e non segnalato è alto circa 1 metro e posto lungo il perimetro lato mare dell'area citata poiché confinante con area a diversa quota altimetrica, assentita in concessione al cantiere Enel Produzione S.p.A. I transiti dei semirimorchi sono in fase terminale.” Sulla vicenda , si innesta il procedimento penale che vede sottoposto ad indagini il Segretario generale, Avv. Piacenza per presunte condotte omissive degli atti d’ufficio che sarebbero dovuti derivare dal citato accertamento.

Alla chiusura delle attività ispettive sono stati esaminati gli atti acquisiti e/o pervenuti alla data del 13 dicembre 2024. Per gli atti pervenuti o sopravvenuti in data successiva, qualora fosse ritenuto necessario, si potrà procedere con un supplemento ispettivo.

La Commissione ha ritenuto di concludere i lavori, in considerazione della rilevante mole documentale già acquisita e della necessità di definire le attività fornendo all'Amministrazione conferente gli elementi valutativi utili nel più breve tempo compatibile con la complessità delle vicende divenute materia d'accertamento.

Palermo, Roma (data della firma elettronica)

Pres. Salvatore PILATO

 SALVATORE PILATO
CORTE DEI CONTI
27.12.2024 15:04:34 GMT+02:00

Dr.sa Patrizia Scarchilli

Scarchilli
Patrizia
27.12.2024
14:55:39
UTC



C.V. (CP) Giuseppe STRANO

Firmato Digitalmente da/Signed by
GIUSEPPE STRANO
In Data/On Date: 27.12.2024 14:55:39 UTC

10. ELENCO ALLEGATI

Allegato	Descrizione del documento
1	decreto dirigenziale n. 37 in data 22 maggio 2024
2	decreto dirigenziale n.38 in data 13 giugno 2024
3	decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 217 dell'8 settembre 2023
4	decreto del commissario straordinario AdSP MLO n. 932/2023
5	decreto del commissario straordinario AdSP MLO n. 931 del 2023
6	Decreto del commissario straordinario AdSP MLO n.1038 del 2023
7	determinazione Corte dei Conti del 16 maggio 2024, n. 77
8	Relazione annuale approvata dal CdG il 22 aprile 2024
9	Delibera del CdG prot. n. 82/6/2022, approvazione del bilancio di previsione 2023
10	Delibera del CdG del 6 giugno 2023, approvazione delle prime note di variazione al bilancio di previsione 2023
11	Delibera del CdG del 31 ottobre 2023, approvazione delle seconde note di variazione al bilancio di previsione 2023
12	Richiesta dell'AdSP ai terminalisti del 2 maggio 2023 sullo stato dei traffici
13	Delibera del CdG n. 78/2 del 2 dicembre 2021
14	Nota MIT del 30 dicembre 2021 – approvazione della pianta organica
15	Resoconto del secondo ciclo di audizioni svolto in presenza nei giorni 5 e 6 settembre 2024
16	Relazione sulla verifica straordinaria condotta dal RPCT (Dr.sa Tringali) pervenuta alla Commissione in data 7 ottobre 2024
17	Fascicolo Ex Carbonile lato ponente e levante alla Spinelli S.r.l.
18	Fascicolo Concessione ex Itar presso il ponte ex Idroscalo

19	Fascicolo Istanza per il rilascio di una concessione in area ex Idroscalo
20	Fascicolo riempimento Calata Concenter
21	Fascicolo Concessione alla Terminal Rinfuse Genova
22	Fascicolo concessione demaniale marittima alla società Porto turistico Camillo Luglio S.r.l. (ora "Marina Genova Aeroporto S.p.a.).
23	Fascicolo concessione demaniale rilasciata alla società C. Steinweg – GMT S.r.l.
24	Fascicolo concessione demaniale rilasciata alla società Terminal Containeri Porto di Genova S.p.A.- SECH
25	Fascicolo concessione demaniale soc. Hennebique S.r.l.
26	Fascicolo concessione demaniale soc. Superba
27	Fascicolo concessione demaniale soc. Amico & Co. S.r.l.
28	Fascicolo accordo sostitutivo di concessioni rilasciato a Amico & Co. S.r.l. – Consorzio Assistenza Nautica del Porto di Genova - Gatti S.r.l. – Genoa Sea Service S.r.l. per aree site nel cd. "Compendio di Levante" del porto di Genova.
29	Fascicolo concessione demaniale rilasciata alla soc. Spinelli S.r.l.
30	Licenza per subingresso parziale ex art. 46 cod. nav. Spinelli
31	
32	

Gli allegati sono accessibili dal seguente link:

https://drive.google.com/drive/folders/1D2Ff4R8N_6L9Md5o6C5gvXH_hP-R1gat?usp=sharing
