

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Spinelli vs AdSP di Genova sul posticipo degli investimenti previsti dal piano industriale

Nicola Capuzzo · Monday, September 27th, 2021

Il ricorso del gruppo Spinelli Srl contro una nota dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale per contestare il posticipo di un paio d’anni degli investimenti in equipment previsti dalla rinnovata (e prolungata) concessione nel 2018 non è accoglibile.

Lo ha scritto nero su bianco in un parere il Consiglio di Stato chiamato a esprimersi a seguito di “un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica proposto dalla società Spinelli srl [...] contro l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale [...] per l’annullamento [...] della nota del Direttore dello Staff Governance Demaniale, Piani d’Impresa e Società Partecipate, 8 ottobre 2019 prot. 0025723/P, avente ad oggetto affermazione dell’obbligo di Spinelli srl, concessionaria di aree demaniali nel porto di Genova, ‘a realizzare il programma di attività’ allegato alla concessione 12 marzo 2018, rep. n. 28, Reg. atti n. 2/2018, ‘nei modi e nei termini ivi indicati’, con l’avvertenza che ‘eventuali variazioni dello stesso potranno avvenire solo a seguito di espressa autorizzazione della scrivente Amministrazione laddove se ne verificchino i presupposti allo stato non ravvisabili’.”

In pratica il terminalista aveva comunicato alla port authority con una nota datata 16 maggio 2019 uno “slittamento temporaneo” sul programma degli investimenti stimato in circa due anni “per la messa a regime dei lavori infrastrutturali e di equipment”. Le ragioni, espresse dietro richiesta dello stesso ente, sono riconducibili al crollo del ponte Morandi e alla congiuntura economica sfavorevole.

Spinelli nel ricorso riferisce infatti di aver già rappresentato all’Autorità portuale, “con propria nota in data 16/17 maggio 2019 [...] l’incidenza negativa, rispetto alle previsioni di sviluppo delle attività per il triennio 2019/2021, degli “effetti dovuti ai casi di forza maggiore quali ad esempio il crollo del ponte Morandi e alla recessione attualmente in atto che stimiamo si ripercuotano (in relazione alla stima assunta di 2 anni dei tempi di ricostruzione del Ponte Morandi e così pure per la stima della durata del periodo di recessione) in uno slittamento temporaneo sul programma degli investimenti stimato di circa 2 anni per cui la messa a regime dei lavori infrastrutturali ed equipment, prevista inizialmente nel Piano nel 2026, in conseguenza di quanto sopra evidenziato, è stata rivista e ipotizzata nel 2028, fermo restando il Piano complessivo”.

Oltre a ciò il terminalista non condivide l’assunto per cui “il Direttore dello Staff Governance sia

organo competente a stabilire se sussistano o non sussistano i presupposti per un differimento temporaneo del termine di adempimento di qualche obbligazione assunta con il Piano di Impresa” e ritiene “che, nel merito, si configurino tutti i presupposti per uno slittamento almeno biennale del termine che era stato fissato al 2026 (e quindi per l’adempimento di quanto la società avrebbe dovuto compiere entro la predetta data)”.

A sostegno del proprio ricorso la società guidata da Aledo e Roberto Spinelli ha dunque articolato censure di incompetenza, di violazione dell’art. 18 della legge n. 84 del 1994 e degli artt. 3 e 6 della concessione, difetto di istruttoria, travisamento, difetto di motivazione e di presupposto, illogicità, immotivata contraddittorietà con atti precedenti, nonché di violazione degli artt. 3 e 6 della concessione pluriennale data 12 marzo 2018.

Una tesi non accolta però né dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (che, chiamato in causa dall’AdSP, ha rigettato il ricorso), né dal Consiglio di Stato, secondo il quale “il ricorso è inammissibile in quanto diretto avverso un atto endoprocedimentale privo di autonomo contenuto provvedimentale, come tale non immediatamente lesivo, e comunque non costituente espressione delle determinazioni definitive dell’Amministrazione intimata sulla fattispecie oggetto di causa”.

Nel parere viene spiegato che “si tratta, in tutta evidenza, di un atto meramente istruttorio, che non esprime la volontà provvedimentale dell’Autorità intimata, che potrà se del caso formarsi ed esprimersi a fronte di una specifica istanza di motivata proroga dei termini o dilazione dell’assolvimento degli impegni programmatici assunti, all’uopo presentata dalla società ricorrente”.

Il ricorso di Spinelli è dunque stato giudicato inammissibile e un’eventuale contesa giudiziaria avrà ragione di esistere se e quando l’Autorità di sistema portuale avrà avviato nei confronti del terminalista una qualche azione o procedimento sanzionatorio.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, September 27th, 2021 at 3:30 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.