

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Spinelli imposta l'istanza per il nuovo terminal container (lungo) di Sampierdarena

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 22nd, 2022

Causa o effetto? A valle delle [notizie anticipate](#) da SHIPPING ITALY sull'accelerazione impressa al possibile imminente passaggio di proprietà che starebbe del gruppo logistico e terminalistico Spinelli di Genova, è emersa una circostanza senz'altro legata ad esse, anche se la consequenzialità resta incerta.

Nella prima parte del mese di giugno, infatti, il patron del gruppo, Aldo Spinelli, si è recato nella sede dell'Autorità di sistema portuale di Genova per incontrarne il presidente Paolo Emilio Signorini. Secondo quanto risulta alla nostra testata oggetto dell'incontro sarebbe stata la presentazione, annunciata da Spinelli, di una nuova istanza concessoria (ad oggi ancora non pubblicata dall'ente, che ne sta presumibilmente sondando la ricevibilità preliminare).

Completato di recente il puzzle dell'ex carbonile Enel, la scelta di far precedere l'istanza da un incontro *de visu* deriverebbe dalla portata dell'operazione. La richiesta, infatti, riguarderebbe sì il rilascio di una nuova, ampia concessione in grado di rimuovere ogni soluzione di continuità fra ponti (Etiopia, ex Idroscalo e San Giorgio) e piazzali gestiti da Spinelli o sue controllate e di unire sotto un unico cappello una nuova, lunghissima banchina rettilinea, potenzialmente (se anche Giaccone fosse riempita) estendibile fino al ponte Rubattino del Terminal Bettolo (in concessione al possibile compratore Msc), ma non solo. Perché per tombare le calate Concenter e Inglese (questa la richiesta, mentre le fonti divergono su Giaccone) occorre, quantomeno per la prima, una variante di piano regolatore portuale.

Il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Beni Culturali, infatti, nella Valutazione di Impatto Ambientale del Prp del 2000 prescissero espressamente di "evitare il riempimento della calata Concenter". Nel 2004 l'ente si adoperò per superare quella prescrizione, riuscendovi a fronte di impegni seri sul piano urbanistico, ma poi quel progetto fu superato, con la rinuncia, salutata con favore dai due dicasteri, all'interramento di Calata Concenter.

Tornando all'istanza, al netto del fatto che non è chiaro come Spinelli intenda sposare la cosa con la recente [approvazione](#) del nuovo piano industriale di Trge né se abbia proposto una partecipazione economica ad un'operazione che, anche se approvata, sarebbe costosa e totalmente da finanziarsi, la variante di Piano Regolatore Portuale è procedura lunga e assai complessa. Tanto più per un'Adsp che, alla luce della riforma del 2016, il Prp dovrebbe proprio riscriverlo, non

variarlo. L'iter però è cominciato ma è indietro ed evidentemente Spinelli preferisce portarsi avanti.

In ogni caso un'istanza di questo tipo rappresenterebbe un fattore certamente importante per rendere ancora più appetibile commercialmente agli occhi di potenziali investitori uno o più terminal (come Genoa Port Terminal e Terminal Rinfuse Genova) che da uno spostamento della diga foranea (nonostante i possibili rinvii dettati da ricorsi al Tar di Ance o da approfondimenti tecnici auspicati da più parti) trarrebbe enormi benefici sia operativi che finanziari.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, June 22nd, 2022 at 1:30 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.