

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Per Terminal Rinfuse Genova concessione difforme da quanto approvato dal Comitato di gestione

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 2nd, 2024

La concessione del Terminal Rinfuse Genova è difforme da quanto prevedeva la delibera del Comitato di Gestione che nel dicembre 2021 diede mandato all'allora presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova, Paolo Emilio Signorini, di prorogare appunto per 30 anni la concessione del terminalista controllato da Spinelli (55%) e partecipato da Msc (45%).

È quanto emerge dal verbale della testimonianza del membro di Comitato, l'avvocato Andrea La Mattina (non indagato), raccolta dalla Procura di Genova lo scorso 31 maggio nell'ambito dell'inchiesta che ha portato agli arresti di Signorini e ai domiciliari di Aldo Spinelli e del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti.

Sul finire del colloquio gli inquirenti si soffermano sulla clausola che La Mattina pretese fosse inserita per superare le proprie perplessità sulla proroga. Tale clausola prevedeva che eventuali cambi di destinazione d'uso dovuti a interventi infrastrutturali "potranno comportare la revoca (totale e/o parziale) della concessione con conseguente riconoscimento, da parte del futuro eventuale nuovo assegnatario del compendio, dell'indennizzo". La Mattina chiese e ottenne la clausola in modo tale da rafforzare la possibilità per l'Adsp di revocare e rimettere a gara la concessione una volta che il compendio, completati i lavori della nuova diga foranea e i tombamenti delle calate, fosse stato dedicato ai container.

È a questo punto che i magistrati rivelano a La Mattina, chiedendogli se ne sia al corrente, che nell'atto di concessione, successivamente alla delibera, "è stata inserita una possibilità di revisione della concessione in caso di alterazione nella composizione merceologica dei traffici ovvero in caso di interventi infrastrutturali sul compendio". E gli domandano se tale clausola "limiti l'operatività della clausola sui mutamenti di destinazione".

La Mattina si dichiara all'oscuro, avendo visto sì la delibera, ma non l'atto, che "viene preparato dagli uffici dell'Adsp e poi viene firmato dal presidente". E afferma che si tratta "senz'altro di una clausola ambigua", dalla cui lettura "sembra evincersi una limitazione dell'operatività della revoca". Tanto che, aggiunge La Mattina, "qualora ci fosse stata sottoposta in Comitato mi sarei opposto o comunque avrei chiesto maggiore tempo. (...) Una clausola di tale portata doveva essere sottoposta al Comitato".

Incassandone una risposta negativa, gli inquirenti chiedono anche a La Mattina se sia a conoscenza di un intervento di Spinelli per inserire il meccanismo, che di fatto disinnesca la clausola sulla revoca. L'Adsp in sostanza non potrà revocare la concessione se Trge presenterà un piano d'impresa adeguato al traffico container.

Il passaggio finisce qui, ma la domanda dimostra come gli inquirenti abbiano attenzionato una circostanza ricostruita nell'ordinanza e già in quell'occasione, in effetti, ritenuta, "se confermata, di particolare rilevanza".

Si tratta di una telefonata con l'avvocato Paolo Gatto (Studio Carbone D'Angelo) in cui Roberto Spinelli (figlio di Aldo e sottoposto anch'egli a misure interdittive) nell'aprile 2022, "approfittando – scrive il Gip – del carteggio in essere con l'Adsp riguardante il perfezionamento dell'atto definitivo del rinnovo della concessione del Terminal Rinfuse, si attivava con l'intento di modificare arbitrariamente la clausola voluta dal Comitato di Gestione in sede di delibera di approvazione".

Spinelli, ricostruiscono i magistrati, spiega infatti a Gatto come modificare la clausola nel senso sopra descritto e gli dice di contattare la dirigente dell'Adsp preposta alle concessioni, Antonella Traverso, suggerendogli, al fine di riuscire a inserire la clausola, di dirle di aver riscontrato "un refuso", così da rimandarle l'atto modificato a proprio piacimento. L'escamotage, come visto, riesce (Traverso è indagata per omessa denuncia ma al momento non è chiaro se in relazione a questo episodio).

Paolo Piacenza (che è indagato per abuso d'ufficio, anche se non è stato esplicitato se in relazione a questo episodio) era allora il segretario generale dell'ente, cui spetta l'attuazione delle direttive del Comitato. Un ruolo che Piacenza, divenuto commissario straordinario e messosi in aspettativa nel settembre 2023 (quando Signorini passò ad Iren), ora è tornato a ricoprire, evidentemente col placet del Ministro delle infrastrutture che al vertice dell'Adsp ha ora chiamato quale commissario Massimo Seno.

Al di là dell'iniziativa di Spinelli e dell'avvocato dello Studio Carbone – D'Angelo (studio che peraltro figura nel 2022 come fornitore di consulenze anche all'Adsp: cioè lavorava sia per il concedente che per il concessionario), il segretario generale Paolo Piacenza, anche in qualità (allora come oggi) di direttore della governance demaniale, è quindi colui che ha la responsabilità della redazione dell'atto difforme da quanto chiesto dal Comitato.

Non è tutto. Nell'interrogatorio i magistrati chiedono a La Mattina se i controlli sul rispetto del piano di impresa di Trge presentato per la proroga siano doverosi e se sappia se siano stati effettuati. Il membro del Comitato risponde affermativamente alla prima domanda ma non gli è dato sapere della seconda.

A tentare una verifica aveva provato poco prima dell'inchiesta SHIPPING ITALY. Per quanto possibile, stante che la responsabile della trasparenza e vertice della direzione bilancio, Lucia Tringali, ha ritenuto di fornire al nostro giornale il piano oscurando 27 delle 31 pagine di cui si compone (proprio Tringali è stata sentita come testimone dai magistrati su un'altra pratica, l'inserimento del tombamento di Concenter nel piano straordinario delle opere, sulla cui liceità aveva espresso riserve senza però mai formalizzarle, secondo quanto emerso finora dall'inchiesta).

Quanto basta, tuttavia, incrociando i dati visibili con quelli riportati nella delibera del 2021, per accorgersi di come Terminal Rinfuse Genova non risulta aver finora rispettato il piano di impresa,

senza che l'ente abbia avviato a quanto consta alcun provvedimento a suo carico. Ad esempio negli anni successivi alla proroga il terminalista avrebbe dovuto spendere 7 milioni di euro in investimenti, ma dai bilanci 2022 e 2023 risulta complessivamente una spesa di circa 1,7 milioni. Gli occupati diretti avrebbero dovuto essere 43 alla fine del 2022 e 53 un anno dopo. A fine 2022 erano solo 40, diminuiti per giunta a fine 2023 a 38. Grazie a questi fattori, nel biennio il terminal ha sì perso il 13% dei volumi, ma ha visto crescere fatturato (da 8,1 a 8,5 milioni di euro) e utile (da 31mila a 650mila euro), senza aver fino ad oggi provveduto alla ricapitalizzazione promessa nel piano d'impresa entro il 2024 (da 110mila euro a 5,1 milioni).

Al di là degli omissis della documentazione fornita, anche la verifica del rispetto dei piani d'impresa era ed è competenza della Direzione Governance dell'Adsp, guidata da Piacenza fino al settembre 2023 e poi da lui stesso affidata ad interim a Traverso, come Tringali attualmente confermati nei rispettivi ruoli dal Ministero dei trasporti e dal commissario straordinario Seno.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, July 2nd, 2024 at 8:00 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.