

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Genova sia Spinelli che Aspi in corsa per l'ex carbonile

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 24th, 2024

In attesa che a due mesi di distanza l'Autorità di sistema portuale di Genova fornisca, come da richiesta, il testo della delibera con cui il Comitato di gestione respinse, [stando agli annunci ufficiosi](#), le istanze delle società terminalistiche Spinelli e Steinweg Gmt per l'occupazione di circa 27mila mq siti (divisi fra due aree) sul ponte ex Idroscalo del bacino di Sampierdarena, l'ente ha appena pubblicato un ponderoso documento contenente anche alcune domande per quegli spazi.

Complici gli omissis e la decisione dei due commissari straordinari Massimo Seno e Alberto Benedetti di tagliare ogni rapporto con i media, districarsi nella giungla demaniale del porto di Genova è però impresa ardua.

Nel file che in quasi 1.500 pagine ammassa 60 istanze concessorie di varia natura (per lo più rinnovi) compaiono anche due richieste di Spinelli per la porzione cosiddetta ex Nbtc (circa 4.650 mq, più interna) e quella da 22.800 mq detta ex Enel, sul lato di levante del ponte.

Secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY nell'estate 2023 aveva chiesto che le concessioni di breve durata allora in essere (e in scadenza nell'estate 2024) le fossero accorpate a quella principale (scadente nel 2056) o, in subordine, prorogate. Nelle more di un'istruttoria mai avviata, a febbraio 2024 Spinelli presentò [un'altra domanda](#) di estensione della concessione principale alle due aree.

In concorrenza anche [Steinweg – Gmt chiese quegli spazi](#), dopodiché scoppiò l'inchiesta che portò all'arresto di Aldo Spinelli, l'Adsp ingiunse lo sgombero alla scadenza e col Comitato del 26 luglio respinse le domande del 2024 di Spinelli e Gmt, considerando riassorbite e quindi rinunciate, quanto al primo terminalista, anche quelle del 2023 mai istruite. Che però, [come stabilito dal Tar nell'ambito del ricorso](#), mai furono rinunciate. Sicché ora Spinelli torna a chiedere ex carbonile e ex Nbtc con una domanda di rilascio infraquadriennale, che tiene conto delle motivazioni che Adsp avrebbe addotto per il rigetto dell'istanza pluriennale (cioè l'impossibilità di un lungo termine stante la redazione in corso del Piano regolatore portuale).

Di Gmt non è mai stata pubblicata da Adsp alcuna istanza e non ne compaiono neppure nei file pubblicati ieri, anche se una domanda concorrente a quella 'nuova' di Spinelli è data per certa nei prossimi 30 giorni. Non risulta nel file neppure la richiesta per l'area che, secondo indiscrezioni, sarebbe stata presentata (insieme al rup) dal Consorzio Pergenova Breakwater appaltatore della nuova diga foranea, mentre vi si può leggere, invece, analoga richiesta di Autostrade per l'Italia.

Anche in questo caso gli omissis rendono inintelligibile il cuore del testo. Fra i dati ‘visibili’, però, l’oggetto, il “Tunnel subportuale”, cantiere come noto in capo ad Aspi, in procinto da mesi di partire (ma non è chiaro a cosa dovrebbe servire il carbonile, mai menzionato dagli elaborati progettuali). La durata annuale e la data del 25 luglio scorso.

Non molto più chiara è poi la situazione di un’istanza di Nuovo borgo terminal container. La società che opera sulla porzione più a levante del VI Modulo del terminal Psa Pra’ ricorda come lo scorso febbraio, emersa la rinuncia da parte di Adsp a fare di quel terminal un’area di cantiere per la nuova diga foranea, Nbtc **chiese che la concessione**, in scadenza il 14 ottobre prossimo, le fosse prolungata a fronte dell’impegno a provvedere a un tombamento e ad altri investimenti.

Da qui in avanti, detto che non ci furono osservazioni né domande concorrenti, il resoconto si fa però fumoso: “È poi emerso che il progetto di tombamento sarebbe interferito da altri interventi di interesse di Adsp (‘Ampliamento di ponte dei Mille’) ovvero su cui l’Adsp deve effettuare attività di alta vigilanza (ci si riferisce al progetto di interesse del viciniore concessionario Psa)”. Non è chiaro – nemmeno alla stessa Nbtc, che riferisce di aver provveduto a un accesso agli atti – cosa siano esattamente tali interferenze emerse evidentemente in via solo informale, ma, stante l’appropinquarsi della scadenza, per la società l’esigenza impellente è quella di una proroga, quantificata in 9 mesi, “auspicando che entro detto periodo possa positivamente concludersi il procedimento”.

Da rilevarsi, infine, come il documento contempra anche un’istanza congiunta di Psa Sech e Terminal Bettolo per installare un carro trasbordatore di locomotori nel parco ferroviario Rugna cogestito (impianto acquistato da Bertolotti Rail). E una di Gnv per una piccola porzione aggiuntiva su Ponte Caracciolo (ex Montitol) da adibire a parcheggio.

A.M.

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, September 24th, 2024 at 10:05 am 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.