

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sech vince al Consiglio di Stato: a rischio annullamento la concessione di Spinelli e Hapag Lloyd

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 15th, 2024

La concessione del Genoa Port Terminal, il principale terminal controllato dal Gruppo Spinelli (partecipato al 49% da Hapag Lloyd) a Genova, è stata “annullata” dal Consiglio di Stato ([leggi qui la sentenza](#)).

La pronuncia dei giudici di Palazzo Spada ribalta [una sentenza di primo grado del 2020](#) e accoglie il ricorso di Sech (gruppo Psa) con cui si chiedeva in prima istanza l’annullamento della concessione, ritenuta “illegittima perché non indica, né direttamente né attraverso il rinvio al piano d’impresa, le operazioni portuali che possono essere effettuate nel terminal assentito”. Una formulazione che – era la tesi di fondo – consentì a Spinelli di operare prevalentemente nel settore container nonostante l’ambito merceologico previsto dal piano regolatore portuale fosse quello multipurpose, con danno dei terminalisti container puri, come Sech appunto.

Tesi ora accolta dal Consiglio di Stato: “L’operatività del tutto prevalente nei traffici full container da parte di un terminalista in ambito multipurpose, peraltro non sottoposto agli oneri di investimento e ai costi operativi tipici dei terminal contenitori, determina un’evidente distorsione, in danno di questi, dell’assetto concorrenziale come regolato dal piano portuale, tradendo ex post il loro affidamento sulle chiare risultanze del piano stesso”.

La sentenza esalta il ruolo pianificatorio primario del Piano Regolatore Portuale: “Lo svolgimento dell’attività oggetto di concessione deve essere pienamente conforme alle previsioni del piano portuale per l’area interessata; questo costituisce il presupposto basilare, teso a garantire l’operatività in concreto delle scelte pianificatorie della governance portuale, elementi fondamentali per lo sviluppo di un contesto rilevante quale quello costituito da uno dei principali porti italiani”.

A Spinelli, invece, la locale Autorità di sistema portuale concesse con l’atto impugnato da Sech “lo svolgimento di attività di contenitori in area incoerente rispetto alle scelte della pianificazione portuale, in quanto caratterizzate da una diversa preminente attività così come prevista dall’atto fondamentale. La ammissione di una funzione appunto solo ammessa (e non caratterizzante) non consente che alla stessa sia attribuita funzione prevalente attraverso un titolo concessorio che, approvando una tale attività, viola le scelte di fondo della pianificazione settoriale. Viene quindi accertato che la concessione impugnata, rilasciata (in coerenza con l’attività caratterizzante

l'ambito interessato) per lo svolgimento in misura del tutto prevalente di traffici full container, non è coerente alla funzione caratterizzante dell'ambito portuale S3 multipurpose; infatti, nell'ambito S3 del porto di Genova il concessionario può esercire un terminal multipurpose e, dunque, svolgere almeno in modo del tutto prevalente – nel senso di caratterizzante – attività di tal fatta e non, invece, prevalentemente operazioni portuali per traffici full container, a cui sono destinati i terminal nei diversi ambiti S2 e S6 (nel quale ultimo opera la parte appellante)”.

Sicché “il titolo impugnato ha nella sostanza autorizzato un terzo polo container in un ambito (l'S3) avente destinazione caratterizzante diversa, con ciò modificando profondamente lo scenario – anche concorrenziale – così come regolato a monte dal piano regolatore portuale”. Così facendo “si renderebbero vane la gran parte delle previsioni di piano sulle destinazioni delle singole aree, da un altro lato (esterno) si toglierebbe credibilità ed attrattività ad un porto le cui previsioni di piano possono così essere considerevolmente (oltre la mera ammissione di attività concorrenti) mutate in sede di rilascio del singolo titolo”.

Lesi anche gli interessi pubblici: “L'operatività del tutto prevalente nei traffici full container da parte di un terminalista in ambito multipurpose, non sottoposto agli oneri di investimento e ai costi operativi tipici dei terminal contenitori, determina una evidente distorsione dell'assetto concorrenziale come regolato dal piano portuale, in danno non solo degli interessi privati concorrenti ma altresì degli interessi pubblici sottesi alla pianificazione portuale”.

Da rilevare inoltre come i giudici, respingendo la richiesta di Spinelli di cancellare alcune “affermazioni contestate come offensive negli scritti di parte appellante”, evidenzino come, per quanto “le vicende di carattere penale evocate non riguardano il titolo concessorio in oggetto, per altro verso è comunque ravvisabile una correlazione con la presente vicenda controversa”: il contesto in cui maturò la concessione, dicono cioè i giudici, è anche quello penalmente rilevante messo in luce dalla recente inchiesta che ha portato ai patteggiamenti di Aldo Spinelli e dell'ex presidente della port authority, Paolo Emilio Signorini.

Da capire a questo punto come si porrà il successore di quest'ultimo, il commissario straordinario Massimo Seno: a ottemperare alla sentenza, a decretare cioè l'annullamento della concessione e a stabilire il futuro degli oltre 150mila mq di porto coinvolti, di milioni di tonnellate di traffico e centinaia di posti di lavoro, dovrà infatti essere l'ente di palazzo San Giorgio.

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, October 15th, 2024 at 4:13 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.

