

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sommariva: “Il terminal Spinelli non rischia di perdere la concessione”

Nicola Capuzzo · Monday, January 20th, 2025

A pochi giorni di distanza dal voto in Comitato di gestione che per almeno sei mesi garantisce al Gruppo Spinelli una concessione temporanea sulle aree in gestione a ponte Etiopia e ponte ex-Idroscalo in porto a Genova, il presidente Mario Sommariva in questa intervista a SHIPPING ITALY spiega e commenta la strategia difensiva del terminal fondata su una richiesta di rinnovazione della concessione. La palla è in mano all’Autorità di sistema portuale che a sua volta attende l’esito del ricorso in Cassazione.

Sommariva possiamo partire dal commentare il voto in Comitato di gestione cosa significa in concreto per Spinelli? Sei mesi “di pace”?

“La materia è molto complessa. Il comitato si è espresso su un’istanza fatta il 24 ottobre scorso da Spinelli, dopo [la sentenza del Consiglio di Stato del 15 ottobre](#), in risposta a una nota dell’Adsp che ci chiedeva quali fossero le nostre azioni per conformarci alla sentenza. La risposta fu un’istanza di rinnovazione della concessione intendendo la conformazione come dei limiti e delle prescrizioni che potevano essere imposte sostanzialmente al tema del traffico contenitori che non è assolutamente vietato. Il traffico container è ammesso dal Piano Regolatore Portuale; quello che il Consiglio di Stato ha interpretato è il concetto per cui ‘caratterizzante’ (la parola utilizzata nel Piano Regolatore) viene interpretato come prevalente non dando poi un’interpretazione di prevalente. Perché traffico prevalente può essere per quantità, per aree, per fatturato, per dimensioni e toccate di navi, ecc. E’ un concetto che va interpretato e l’esecuzione della sentenza non a caso viene affidata all’Autorità di sistema portuale, l’unico soggetto che ha gli strumenti tecnici per dare un’interpretazione a quella sentenza.

Non è una sentenza che ha dei riflessi e conseguenze automatiche, ha bisogno di un’esecuzione attraverso delle interpretazioni tecniche. La sentenza ne affida l’esecuzione all’Autorità di sistema portuale e non dice certo che Spinelli deve chiudere.”

Nella migliore delle ipotesi per il gruppo Spinelli la concessione dovrà essere riassegnata in qualche altra forma?

“Riassegnata no. Quello che ha chiarito molto bene il Consiglio di Stato è che l’annullamento è intervenuto nella fase finale del procedimento, quindi è stata annullata la delibera del Comitato di

gestione e la concessione in quanto non conforme al Piano regolatore portuale. E' per questo che si è ritornati alla fase di istruttoria dell'istanza di concessione del 2015 facendo salva tutta l'istruttoria precedente, a partire dalla pubblicazione. Non a caso viene detto anche negli atti e messo in rilievo come nella fase di pubblicazione (di pubblicità) di quella istanza che non ci fu una domanda concorrente. Questo è un aspetto importante; non a caso noi il 24 di ottobre abbiamo chiesto la rinnovazione, cioè il Consiglio di Stato in pratica riconsegna all'Adsp il potere di rieditare quella concessione."

A sbagliare (se qualcuno ha commesso errori) è stata quindi la port authority?

"Qui non ci troviamo di fronte a una violazione della concessione tutta da parte del concessionario che ha fatto qualcosa che non doveva fare. Questo è un altro elemento estremamente importante. La concessione è stata rispettata per filo e per segno, era basata su un piano industriale e su un piano di traffici approvato dall'Autorità di sistema portuale. Per questo dico che la sentenza ha un'esecuzione che non è automatica. Il Piano regolatore portuale non contiene il divieto di movimentare contenitori (sulle banchine del Genoa Port Terminal, *ndr*)."

Si può sostenere, alla luce della sentenza, che da parte del terminalista non sia stato fatto nulla di "sbagliato"?

"La sentenza dice che se qualcosa di sbagliato è stato fatto, è avvenuto eventualmente ahimé da parte dell'Autorità portuale che ha dato un parere di conformità del piano d'impresa del terminalista al Piano regolatore portuale, perchè le concessioni vengono rilasciate da un concedente, ed è il concedente a dire se il piano d'impresa sia conforme al Prp; altrimenti non avrebbe dovuto rilasciare la concessione. Il concessionario in questo non ha alcuna responsabilità.

E' sul tema 'prevalente' / 'caratterizzante' che si gioca la sentenza. La chiave interpretativa del 'caratterizzante' / 'prevalente' non può che essere nelle mani dell'Autorità portuale. In materia di amministrazione del demanio il dominus è l'Autorità Portuale chiaramente."

Adsp che a sua volta critica la sentenza...

"Ci sono i ricorsi per revocazione in Cassazione contro il pronunciamento che sono stati in qualche modo spostati anche dall'Adsp; attraverso l'Avvocatura dello stato ha proposto i ricorsi, quindi c'è una valutazione di censura sulla sentenza. L'Autorità portuale ovviamente difende il proprio operato perchè non c'è una responsabilità del concessionario, non c'è un'inadempienza."

Però c'era un tema di concorrenza fra terminal container in porto a Genova?

"Quando fu autorizzata la fusione fra Sech e Psa la valutazione dell'Antitrust sul mercato rilevante in cui analizzare l'operazione al fine di accertare un'eventuale posizione dominante fu quello del Nord Tirreno. Oggi invece si torna a dire che la concorrenza è all'interno del porto. Qualcuno sostiene che la presenza di un altro terminal container nel bacino portuale di Sampierdarena crea una distorsione di mercato ma si confrontano grandezze che sono incommensurabili perchè il terminal Spinelli è 148mila mq..."

Nel caso di Hapag Lloyd e Spinelli non c'è alcuna fusione fra terminal ma una politica di integrazione verticale che, potrà piacere o non piacere, è un elemento di questa fase storica dello shipping."

Il Gruppo Spinelli ha già pensato a come agirà nello scenario peggiore?

“Il Gruppo Spinelli non ritiene ci siano le condizioni per rischiare di perdere la concessione; continua a lavorare. Nel gruppo ha una partecipazione al 49% il quinto armatore al mondo (Hapag Lloyd, *ndr*), che ha collocato su Genova il proprio head quarter con 500 persone impiegate, con grandi investimenti fatti sulla città e quindi pensiamo che, al netto di tutte le interpretazioni, questo valore di investimenti e di sviluppo dei traffici vada assolutamente salvaguardato perchè oggi il Gruppo Spinelli ha cambiato pelle.”

Come ha cambiato pelle in concreto in questi mesi?

“Ha cambiato pelle perchè sono cambiati tutti gli organi di governance della società, è cambiata la proprietà, le quote di Spininvest (socio al 51%) sono passate al 100% a Roberto Spinelli e la società è per il restante 49% di Hapag Lloyd, con una progettualità che guarda al futuro del porto di Genova in chiave di consolidamento e di espansione.”

Quanto questa vicenda sta rallentando il piano d’investimenti di Spinelli?

“Gli investimenti sono collegati al nuovo Piano regolatore portuale, quindi è un tema di sfondo. Quello che posso dire è che comunque abbiamo continuato a funzionare regolarmente. Pensiamo di continuare con la stessa efficienza e determinazione che abbiamo messo in campo in questi mesi.”

Difficoltà operative, però, ce ne sono state?

“No. Ci sono dei limiti infrastrutturali che c’erano, ci sono e ci saranno e sono quelli che fanno poi la differenza. Quelli che in qualche modo rendono ideologica e astratta l’impostazione della sentenza perchè non è basata su degli elementi di fatto dove le differenze vengono da sè. Ad esempio ci sono dei limiti infrastrutturali, di dimensioni di navi (che possono approdare al terminal, *ndr*) che non sono superabili.

Le prospettive future (la diga, il Piano regolatore futuro) ce le giocheremo, ma credo che non si possa impedire a un armatore del peso e dell’importanza di Hapag Lloyd di valutare degli investimenti nel porto di Genova. Mi sembrerebbe un po’ strano.”

La riorganizzazione del Genoa Port Terminal dopo la delibera del Comitato di gestione come in concreto è stata realizzata?

“Noi abbiamo presentato un layout nell’istanza che prevede una non prevalenza delle aree dedicate ai container come ci è stato chiesto. Abbiamo rispettato la sentenza.”

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**

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

This entry was posted on Monday, January 20th, 2025 at 11:45 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.