

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Trieste è partito il risiko dei container: Trieste Marine Terminal tratta con l'AdSP sull'ampliamento del Molo VII

Nicola Capuzzo · Thursday, October 1st, 2020

Proprio nei giorni in cui si celebra l'ingresso del gruppo tedesco Hhla nella Piattaforma Logistica di Trieste, nel dietro le quinte dello scalo giuliano il presidente della port authority Zeno D'Agostino è alle prese con alcuni terminalisti che, causa (anche, ma non solo) l'emergenza Covid-19, stanno dialogando con l'AdSP per rivedere o posticipare alcuni investimenti previsti dai rispettivi piani industriali.

Fra questi spicca in particolare l'ampliamento del terminal container al Molo VII perché il prossimo 30 novembre è la scadenza entro cui il concessionario Trieste Marine Terminal sarebbe tenuto ad avviare i lavori di prolungamento della banchina. Inizialmente 100 metri e in un secondo tempo altri 100 metri per tutta la larghezza del piazzale.

'Sarebbe tenuto' perché, secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, interlocuzioni sono in corso fra la port authority e il terminal controllato congiuntamente da Msc e To Delta per modificare l'intervento chiamando in causa l'emergenza economica internazionale generata dalla pandemia di Covid. Va detto che negli ultimi mesi il Trieste Marine Terminal ha accusato un po' il colpo (-5,16% ad agosto, -3,63% a giugno, -1,8% ad aprile e -7,6% a febbraio in termini di Teu movimentati) ma il risultato complessivo dei primi otto mesi dell'anno è stabile (+0,22%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Un anno molto positivo per l'azienda.

Nel 2014 il terminalista che gestisce il Molo VII aveva ottenuto una proroga della concessione per 50 anni a fronte dell'impegno a effettuare nuovi investimenti per quasi 190 milioni di euro finalizzati appunto ad ampliare le superfici del terminal (portando i piazzali a complessivi 800mila mq), allungare le relative banchine e accogliere contemporaneamente due navi da 14.000 Teu. A distanza di sei anni, però, i cantieri per l'avvio della prima fase dell'opera (allungamento di 100 metri, su 200 totali, della banchina) non sono ancora partiti.

Sulla vicenda bocche cucite sia da parte del presidente della port authority che da Trieste Marine Terminal, nulla più di un "tutto procede come da programmi" e "c'è un'interlocuzione in corso con l'AdSP". In effetti la speranza che 'la posa di una prima pietra' possa avvenire entro fine novembre c'è ancora ma si tratterà di capire se e come eventualmente possano essere cambiate le condizioni.

Anche perché, e qui si passa nel campo delle applicazioni normative dove si aprono le praterie per

gli avvocati, la port authority deve fare i conti con il Decreto Rilancio che ha previsto un prolungamento di un anno delle concessioni portuali ex art.18. Ciò significa che anche il piano industriale allegato all'atto di concessione e i relativi impegni d'investimento si possono diluire un po' più in là nel tempo? È questa probabilmente la domanda attorno alla quale si discute alla Torre dei Lloyd.

In attesa di capire (nelle prossime settimane) quali saranno le risposte, le dinamiche interne al porto giuliano stanno rapidamente cambiando. Se sul fronte dei traffici ro-ro il gruppo danese Dfds sta aspettando dall'antitrust turca il via libera ad acquisire l'Europa Multipurpose Terminal al Molo VI (dopo essere concessionario già del terminal a Riva Traiana e aver annesso in anni più recenti l'ex Terminal Frutta Trieste al Molo V), da gennaio Trieste avrà per la prima volta due terminal container. Un aspetto, questo, non secondario nelle interlocuzioni fra il Trieste Marine Terminal (che quando aveva firmato il prolungamento della concessione nel 2014 era l'unico container terminal dello scalo) e l'AdSP.

I tedeschi di Hhla, per bocca del suo amministratore delegato Angela Titzrathche, hanno già fatto sapere che contano di sfruttare "interamente entro il 2021 la capacità dell'infrastruttura stessa, che è di 300 mila Teu e di 700 mila tonnellate cargo". L'ambizione sulla Piattaforma Logistica di Trieste è quella "in futuro di aumentare" la capacità e i traffici. Quei 300.000 Teu, al netto del transhipment che viene movimentato aggi al Molo VII, è quasi lo stesso volume di container che nel 2019 ha imbarcato e sbarcato il Trieste Marine Terminal in import/export (oltre 420.000 Teu).

Senza dimenticare infine il progetto del Molo VIII, già previsto dal Piano Regolatore Portuale, e per il quale il concessionario Piattaforma Logistica Trieste si è impegnato ad avviare uno studio di progettazione il cui completamento è atteso entro la fine del 2021. "Nel caso in cui venisse realizzata l'opera infrastrutturale l'ambito portuale dovrà essere reso idoneo ad accogliere navi portacontainer aventi portata fino a circa 24mila Teu con conseguente necessità di disporre di fondali che consentano l'ormeggio anche di tale tipologia di unità" era scritto nell'istanza di concessione presentata da Plt. Uno scenario che potrebbe ulteriormente stravolgere certi equilibri.

Il risikio dei terminal container a Trieste è iniziato.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 1st, 2020 at 7:30 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.