

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dal 2024 La Spezia Container Terminal movimenterà 2 Mln Teu ma l'ampliamento di Molo Garibaldi 'si allontana'

Nicola Capuzzo · Friday, July 23rd, 2021

La Spezia – Era il 2012 (sono passati dunque quasi dieci anni) da quando il La Spezia Container Terminal aveva annunciato un piano d'investimenti da 200 milioni di euro per raddoppiare le proprie banchine tramite riempimenti a fronte di un prolungamento della concessione di 53 anni. Fino ad oggi, però, ancora non si è mosso nulla. Le cause sono state molteplici: ricorsi al Tar, conflitti fra azionisti (Contship Italia al 60% e Marininvest – Msc al 40%), pandemia, scarso coordinamento fra interventi pubblici e privati, ecc.

La scadenza della (già) rinnovata concessione è fissata al 31 ottobre 2065 ma nel 2016 era stato approvato un primo accordo sostitutivo in occasione del quale il terminalista aveva chiesto di poter procedere prima con gli interventi di ampliamento previsti su Molo Garibaldi e poi con quelli su Molo Fornelli. Ora, con la [firma dell'accordo procedimentale appena siglato con Comune di Spezia e AdSP](#), si torna alla prima versione del progetto (quella cioè del 2012) grazie anche al fatto che nel frattempo la marina del Canaletto sarà presto liberata e Lsct potrà dunque procedere al riempimento di quello specchio acqueo. Il terminal lo scorso 7 maggio ha chiesto alla port authority con una nota (propedeutica alla prossima revisione dell'accordo sostitutivo del 2016) una "rimodulazione delle attività già previste dal piano d'impresa dell'esistente accordo sostitutivo con una diversa sequenza temporale che vede prima avviare l'ampliamento del Terminal Ravano sulla Marina di canaletto e a seguire l'ampliamento di Molo Garibaldi".

Nell'accordo firmato si legge che il primo intervento (ampliamento del molo di calata Ravano), secondo il nuovo cronoprogramma concordato verrà completato "in linea di massima nel primo semestre 2024" mentre l'avvio dei lavori di realizzazione è programmato entro ottobre 2022. Il tutto rimane "subordinato alla piena disponibilità della Marina di Canaletto e alla definizione del piano di bonifica ambientale e bellica, che rimangono in capo ad AdSP". Il fine lavori della banchina di attracco (a cura di Lsct) è previsto nel 2023, pertanto i lavori di dragaggio a -15 metri saranno eseguiti in accordo al cronoprogramma, coerentemente con le fasi esecutive di realizzazione della banchina, tenuto conto che l'attuale banchina del molo Ravano è progettata a -12,5 metri.

Un grosso punto interrogativo incombe invece sull'ampliamento del Molo Garibaldi. In primis perché, come si legge sempre dalle carte, "tenuto conto dell'evoluzione dei mercati, (questo intervento, *ndr*) sarà ridefinito temporalmente e dimensionalmente nell'ambito del nuovo piano

d'impresa che Lsct presenterà in attuazione del presente accordo. Le parti verificheranno la sussistenza di tali condizioni di mercato entro il 31 dicembre 2032". Dunque port authority e terminalista avranno tempo altri 11 anni per valutare se realizzare o meno questo ampliamento.

Non solo: Contship Italia, fra le ragioni addotte per motivare la scelta di investire la priorità degli interventi di sviluppo del terminal, ha spiegato che, a proposito della progettazione esecutiva dell'ampliamento di Molo Garibaldi, "una perizia tecnica giurata del 2019, commissionata dal concessionario Lsct, ha evidenziato verosimili deficienze tecniche tanto da dover rivedere il progetto stesso".

Da un punto di vista procedurale, per l'accordo sostitutivo della concessione demaniale richiesto da La Spezia Container Terminal, la port authority dovrà giungere al termine della questione seguendo "il consueto iter amministrativo previsto, comprensivo della necessaria istruttoria e dei pareri" ha sottolineato Sommariva. Che poi ha aggiunto: "Dall'esito dell'istruttoria, durante la quale verranno esaminati anche i traffici generati e gli investimenti fatti, è anche possibile che la durata della concessione possa essere soggetta a variazione verso l'alto o verso il basso" rispetto all'attuale scadenza fissata al 31 ottobre 2065.



Alfredo Scalisi

Da parte sua l'a.d. di Lsct, Alfredo Scalisi, ha fatto sapere che "sono già stati avviate le indagini geologiche" e che "nel 2024 con il riempimento della marina del Canaletto, il terminal avrà a disposizione un nuovo accosto lineare da 524 metri di lunghezza che consentirà di portare i traffici movimentati annualmente dagli attuali 1.250.000 Teu in import/export a 2 milioni di Teu". Sulle ragioni che hanno spinto l'azienda a investire la priorità degli interventi previsti il manager portuale ha detto: "Una prima spiegazione è legata a ragionamenti di efficienza operativa nella movimentazione dei container all'interno del terminal: avere due banchine ravvicinate consente ai container di fare meno strada. Una seconda ragione è dettata dalla volontà di sviluppare prima la parte di banchine più lontane dal centro città, così come va tenuto conto che finora non era disponibile l'area della marina di Canaletto sulla quale invece ora possiamo intervenire".

A proposito infine dell'assetto futuro del terminal container spezzino (che entro il 2026 dovrà raggiungere l'obiettivo del 50% di trasporto container via treno), l'accordo ricorda inoltre che l'AdSP ha avviato la costruzione della nuova stazione ferroviaria 'Spezia Marittima' in cui sarà realizzato un fascio di 9 binari di formazione e stoccaggio treni, due dei quali da 750 metri di lunghezza; il completamento del nuovo fascio prevede, sempre a cura di AdSP, la realizzazione di due raccordi ferroviari sia al Molo ampliato alla calata Ravano, sia al Molo Garibaldi". Anche queste opere dovranno essere completate entro maggio 2024.

Riguardo ai dragaggi dei fondali l'ente s'impegna ad avviarli a partire da settembre 2022 al fine di garantire l'effettivo raggiungimento delle profondità previste dal Prp (-15 metri) e ad assicurare analoga profondità per le nuove banchine che saranno costruite a seguito degli investimenti dei concessionari.

Da parte di La Spezia Container Terminal l'impegno è come detto quello di mantenere invariato il piano d'impresa nei suoi elementi essenziali (investimenti compresi), "sia in termini di volumi di container movimentati (capacità incrementata del 50%, fino a 2 milioni di Teu), sia di percentuale di utilizzabilità della ferrovia (capacità incrementata fino al 50%) nonché del conseguente piano occupazionale". Attualmente, secondo quanto affermato da Sommariva, sono 600 i lavoratori diretti, che salgono a circa 10mila se si considera l'indotto generato dal terminal container spezzino.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, July 23rd, 2021 at 5:57 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.