

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sono 15 gli interessati a costruire il (parziale) ampliamento del Trieste Marine Terminal

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 13th, 2022

Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY sarebbero una quindicina le imprese di costruzioni che hanno risposto ‘presente’ al bando di “Gara a procedura ristretta” lanciato dal Trieste Marine Terminal per “la progettazione esecutiva e l’esecuzione di tutte le opere necessarie per la realizzazione del I° stralcio del prolungamento di 100 metri del Molo VII”. Di queste, dopo una prima selezione, il confronto proseguirà con una decina di imprese con una previsione di apertura dei cantieri che quasi certamente slitterà ulteriormente al 2023. Saranno così passati 8 anni da quando, l’1 dicembre 2015, venne accordato dall’allora commissario straordinario (poi divenuto presidente) Zeno D’Agostino un rinnovo per 60 anni della concessione a fronte dell’impegno a realizzare (teoricamente entro il 30 novembre 2020, scadenza poi prorogata di anno in anno) un raddoppio del Molo VII di Trieste in capo al concessionario Trieste Marine Terminal Terminal (società partecipata pariteticamente dai gruppi To Delta e Msc).

Nel bando pubblicato lo scorso gennaio era previsto un importo a base di gara di 33,4 milioni di euro, 60 giorni per la progettazione e 526 giorni (quasi due anni) per i lavori. Nella documentazione è scritto che consisteranno nel “prolungamento di 100 metri e conseguente ampliamento del piazzale di 40.000 mq” con “lo scopo di allungare la banchina Sud, l’unica operativa, fino a circa 870 metri e consentire l’attracco simultaneo di due grandi navi con capacità 14.000 Teu, potendo contare sulla disponibilità di fondali adeguati al pescaggio delle nuove portacontainer (-18 metri)”.

In realtà il primo stralcio dei lavori è solo un di cui della prima parte di ampliamento e consisterà nell’allungare di 100 metri la linea di accosto per una larghezza (lato piazzale) di 140 metri e dunque un incremento complessivo dell’infrastruttura di appena 14.000 metri quadrati. Un intervento, spiega [Trieste Marine Terminal](#) nella sintesi progettuale utile a “garantire una lunghezza netta della banchina Sud di circa 870 metri, di cui 810 operativi, atti a ospitare, in contemporanea, 2 navi madri, fra cui una da 19.000 Teu, individuata come nave di progetto, da ormeggiare in testata”. Il terminalista ha poi promesso di ordinare due gru di banchina “con estensione del braccio fino a 24 file” di container in coperta, dunque in grado di lavorare anche le navi di ultima generazione.

Questo è ciò che rappresentano i lavori del primo stralcio (da completarsi nel 2025), mentre ad oggi non è chiaro se e quando si procederà con il resto delle opere inserite nel rinnovo della

concessione (come detto di 60 anni) che prevedrebbe un ‘raddoppio’ della banchina con una prima fase dei lavori (tombamento di 100 metri di lunghezza per 400 metri di larghezza) e una seconda della stessa portata (altri 100 metri di lunghezza per tutta la larghezza del terminal di 400 metri). In totale 40.000 più 40.000 mq per complessivi 188 milioni di euro di investimenti in infrastrutture e sovrastrutture.

Nel primi sei mesi del 2022 va registrato come il terminal container al Molo VII abbia fatto registrare un nuovo record storico di movimentazioni con 378.112 Teu imbarcati e sbarcati, un volume in crescita del 20% rispetto al primo semestre del 2020.

Sempre a proposito del porto di Trieste nelle scorse ore il Coordinamento dei lavoratori portuali di Trieste (Clpt) ha reso noto di aver presentato “un primo esposto” alla Corte dei Conti Fvg contro i dirigenti di Adriafer (azienda partecipata al 100% dalla port authority loale) per, secondo loro, aver sprecato denaro pubblico ingaggiando “investigatori privati per pedinare i due lavoratori licenziati” di recente.

Il Clpt ricorda che da aprile 2022 Alpt (Agenzia lavoro portuale di Trieste) e Adriafer hanno licenziato 5 lavoratori e che il provvedimento di pochi giorni fa sarebbe “l’ultimo dei licenziamenti previsti”. Licenziamenti che la stessa Clpt definisce “del tutto illegittimi, con motivazioni pretenuose, che però i dirigenti delle due aziende hanno voluto a tutti i costi – spendendo decine di migliaia di euro in investigatori privati – per liberarsi di lavoratori che sono stati in questi anni protagonisti con il Clpt di tutte le più importanti lotte nei porti di Trieste e Monfalcone”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, July 13th, 2022 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.