

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Terminal container: in Italia in arrivo nuova capacità portuale per oltre 5 milioni di Teu

Nicola Capuzzo · Monday, August 29th, 2022

Su una cosa l'Italia ha probabilmente un primato internazionale: la capacità di movimentazione portuale aggiuntiva per la movimentazione di container pianificata per incrementare le infrastrutture attualmente esistenti. Sommando i progetti di ampliamento che oggi esistono nei vari porti in giro per lo Stivale (costo complessivo fra 1 e 2 miliardi di euro di solidi pubblici) si aggiungerebbero almeno 5 milioni di Teu ulteriori di capacità portuale se e quando tutti i lavori fossero portati a termine nei prossimi anni. Un'offerta aggiuntiva esorbitante per un Paese che da oltre un decennio movimenta stabilmente circa 7,5 milioni di Teu, a cui va aggiunto il traffico di transhipment (che a Gioia Tauro nel 2021 ha visto transitare oltre 3,1 milioni di Teu).

L'ultimo terminal realizzato ed entrato in attività in Italia è stato Vado Gateway a **Vado Ligure (Savona)**, costruito, seppure fosse un project financing, con 400 milioni di euro di soldi pubblici a cui si sono aggiunti gli investimenti privati per le sovrastrutture (gru, macchinari, ecc.). La locale [Autorità di sistema portuale sul proprio sito ricorda](#) che il terminal opera su un tratto di banchina lungo 700 metri lineari complessivi, con una capacità di 900 mila Teu all'anno. Nel 2021 (quando ancora l'infrastruttura non era operativa al 100%) i container movimentati sono stati oltre 200.000 Teu, mentre nei primi sette mesi del 2022 i volumi sono in crescita del 21%. A protezione di questo terminal sono in corso i lavori di realizzazione della [nuova diga foranea di Vado Ligure](#) che richiederanno almeno 80 milioni di euro.

Anche nel vicino **porto di Genova** ci sono ambiziosi programmi di ampliamento delle banchine per ospitare traffici container aggiuntivi. Nel capoluogo ligure l'ultimo entrato in attività è stato Terminal Bettolo che nel 2021 ha movimentato circa 100mila Teu e nel 2022 dovrebbe quasi raddoppiare i suoi volumi (a fine luglio era in crescita del +83,1%). Il progetto di tombamento di Calata Bettolo, unitamente ai riempimenti di Calata Ronco ? Canepa e Calata Libia, consentirà un incremento complessivo di capacità dedicata alla movimentazione del traffico contenitori nel bacino di Sampierdarena pari a circa 900.000 Teu sempre secondo quanto riportano i documenti ufficiali della port authority. Il costo dell'opera è stato quantificato in oltre 150 milioni di euro (100% pubblici). Nei prossimi mesi partiranno i lavori per rendere tutta l'area di Terminal Bettolo pronta e attrezzata per accogliere navi e movimentare in piazzale i container (termine lavori previsto nel 2024).

Sempre a Genova c'è poi il maxi-progetto della nuova diga (opera da almeno 1 miliardo di euro da

concludersi teoricamente entro il 2026 secondo le previsioni del Pnrr) necessaria per permettere proprio a Terminal Bettolo e al vicino Genoa Port Terminal (gruppo Spinelli) di accogliere portacontainer di ultima generazione lunghe 400 metri. La capacità portuale di queste due banchine (in mano ai gruppi Msc e Spinelli) sarà ulteriormente incrementata con i previsti riempimenti delle calate che li separano nell'ottica di ridisegnare lo scalo di Genova Sampierdarena con un'unica lunga banchina lineare (al posto delle banchine a pettine).

Sempre in Liguria, ma nel **porto di Spezia**, sono progettati (da circa un decennio) altri importanti interventi di sviluppo infrastrutturale che daranno vita a nuova capacità di movimentazione per i container. L'opera prioritaria è l'ampliamento del La Spezia Container Terminal (60% Contship Italia e 40% Msc), con l'ampliamento del Terminal Ravano a fronte di una spesa (da parte del privato, cui si aggiungono dragaggi a spese della port authority) pari a circa 220 milioni di euro (110 per opere civili e 110 per l'equipment) che gli consentirà di raggiungere nel lungo termine una capacità di 2 milioni di Teu (1,85 milioni/anno già nel 2032). Nel 2021 Lsct, che nel prossimo futuro acquisterà 5 nuove gru di banchina e 16 gru di piazzale automatizzate, ha movimentato circa 1,26 milioni di Teu.

Rimanendo ancora nel porto spezzino va ricordato anche il progetto, ultimamente rivisto rispetto ai piani originari, dell'ampliamento del Terminal Del Golfo (Gruppo Tarros) che da full container diventerà multipurpose. Si parla di circa 100 milioni di euro (privati) per realizzare nuovi banchinamenti che daranno origine a un ampliamento di superficie pari a 79.000 mq (rispetto agli attuali 42.517 mq) per una superficie totale di piazzali pari a circa 121.517 mq.

A **Marina di Carrara** spazi aggiuntivi sono stati richiesti per assecondare la crescita della movimentazione container sia da parte del Gruppo Grendi (linea ro-ro con la Sardegna) che da parte di Mdc Terminal, che serve la linea di Cnan Med con l'Algeria, ma in questo caso l'aumento di capacità portuale sarà contenuto.

Anche a **Civitavecchia** è sempre in voga il progetto del nuovo terminal Darsena Energetica Grandi Masse ma, considerando la difficoltà per l'esistente Roma Terminal Container a incrementare la propria quota di mercato (vivacchia da anni sfiorando appena i 100mila Teu ogni dodici mesi), sembra difficile pensare a investimenti per incrementare ancora la capacità di movimentazione dei box da 20 e 40 piedi.

Rimanendo sempre nel Mar Tirreno gli altri due maggiori progetti di potenziamento e sviluppo di banchine si trovano a Livorno (con la Piattaforma Europa) e a Napoli (con la Nuova Darsena di Levante). Quest'ultima opera, i cui lavori sono da tempo stati avviati, prevede la realizzazione di un nuovo terminal contenitori nel **porto di Napoli** (scalo dove oggi operano Conateco e Terminal Flavio Gioia), caratterizzato da un fronte di accosto di circa 670 metri e in grado di accogliere una nave porta contenitori da oltre 11.000 Teu. Circa 150 milioni di euro pubblici sono stati già spesi e altri 200 dovrebbe spenderne il futuro concessionario Conateco (100% Msc) al termine delle opere per attrezzare le banchine e i piazzali con gru, mezzi di sollevamento e attrezature varie.

Devono invece ancora partire gli interventi per dotare il **porto di Livorno** della futura Piattaforma Europa che, nella sua prima fase, prevede la costruzione di un terminal container. Pensata e progettata per accogliere grandi navi, offrirà 3 km di banchine, due grandi terminal (il secondo sarà per traffici ro-ro e ro-pax), 2 milioni di metri quadrati di nuove aree e un nuovo ingresso portuale con fondali fino a -20 metri. Costerà almeno 450 milioni di euro pubblici e consentirà al porto di Livorno (dove oggi operano i terminal Lorenzini e Terminal Darsena Toscana), di raddoppiare

potenzialmente il traffico dei container passando dagli attuali 800mila ai futuri 1,6 milioni di Teu.

Sul versante Adriatico, invece, risiedono a Trieste e a Marghera le ambizioni di crescita più significative per ciò che riguarda la capacità di movimentazione portuale offerta nel settore dei container. Nel capoluogo giuliano dovrebbero partire nei prossimi mesi i lavori (inizialmente solo un primo stralcio) per l'ampliamento del **Trieste** Marine Terminal al Molo VII (50% To Delta e 50% Msc). Gli accordi del 2014 fra terminalisti e port authority prevedevano (a fronte di una proroga della concessione per 60 anni) nuovi investimenti privati per quasi 190 milioni di euro finalizzati ad ampliare le superfici e portando i piazzali a complessivi 800mila mq, allungando le relative banchine di 100 più altri 100 metri per accogliere contemporaneamente due navi da 14.000 Teu. Quello che a breve dovrebbe partire sarà intanto un primo stralcio da quasi 35 milioni di euro che risulterà in un ampliamento dei piazzali per 40.000 mq. L'allungamento di 100 metri dell'accosto consentirà già di accogliere in simultanea due portacontainer di cui una da 20.000 Teu e aumentare la capacità al milione di Teu (fino ad oggi il massimo risultato operativo raggiunto sono stati i 688.649 Teu del 2019).

Ma il porto di Trieste sogna anche di poter accogliere le navi da 24.000 Teu presso il futuro Molo VIII che oggi non esiste ma che la port authority vorrebbe realizzare come ampliamento della cosiddetta Piattaforma Logistica di Trieste (oggi diventata Hhla Plt Italy). Un'istanza del terminalista di un paio d'anni fa prendeva appunto in considerazione il cosiddetto Molo VIII, già previsto dal Piano Regolatore Portuale, e per il quale il concessionario si è impegnato ad avviare uno studio di progettazione il cui esito non è ancora stato reso pubblico.

A **Marghera**, infine, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, è stato da pochi mesi nominato Commissario per il recupero ambientale e produttivo dell'area ex Montesydial. Nell'occasione la port authority veneziana ha annunciato che “la Corte dei Conti ha espresso parere favorevole rispetto alla nomina contenuta nel decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 maggio scorso, che assegna al Commissario risorse per oltre 184 milioni di euro al fine di espletare attività di programmazione, progettazione, approvazione dei progetti, affidamento ed esecuzione dei lavori per la realizzazione di un terminal container nell'area Montesydial a Porto Marghera”. Si parla di un nuovo “terminal con una capacità potenziale di oltre 1 milione di Teu/anno”, che “consentirà una crescita complessiva del traffico portuale e un ridisegno complessivo del porto grazie ad oltre 90 ettari di superfici e banchine e un layout ottimizzato volto ad aumentare efficienza e produttività”. Attualmente a Marghera operano Psa Venice Vecon (gruppo Psa) e Terminal Intermodale Venezia (gruppo Msc) che complessivamente movimentano ogni anno poco più di 500mila Teu.

Navigando ancora fra i nuovi maxi-progetti previsti nel bacino del Mar Adriatico merita una citazione particolare anche il Progetto Hub del **porto di Ravenna** che, oltre a restituire uno scalo con fondali più profondi grazie a notevoli interventi di dragaggi, darà vita anche a un terminal container nuovo di pacca presso penisola Trattaroli. Rispetto al Terminal Container Ravenna (a maggioranza Sapir e partecipato da Contship Italia) che oggi movimenta annualmente circa 185mila Teu (dato relativo al 2021), la nuova infrastruttura potrà ambire a sbarcare e imbarcare annualmente 500mila lavorando navi da almeno 5.000 Teu (rispetto alle attuali da 2.500 teu circa).

Al quadro nazionale della capacità portuale disponibile per la movimentazione di container al momento sottoutilizzata si possono aggiungere anche gli scali di **Taranto** e di **Cagliari** dove le enormi banchine degli ex Taranto Container Terminal e Cagliari International Container Terminal (terminal di transhipment) sono oggi solo parzialmente occupate e utilizzate rispettivamente dal

San Cataldo Container Terminal (controllata del gruppo turco Yilport) e dal terminal Mito (del gruppo Grendi) che operano sul mercato come banchine soprattutto per il traffico gateway.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, August 29th, 2022 at 5:03 pm and is filed under [Market report](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.