

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

D'Agostino vuole le portacontainer da 24.000 Teu a Trieste e chiede le gru a Tmt

Nicola Capuzzo · Monday, September 4th, 2023

Trieste – Uno dei protagonisti di giornata alla cerimonia di battesimo della nave Msc Nicola Mastro a Trieste è stato anche Zeno D'Agostino, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale che un ruolo significativo l'ha avuto e tuttora lo sta avendo nel ridisegno degli equilibri fra terminalisti portuali all'interno dello scalo giuliano. Durante questo suo mandato alla Torre dei LLoyd ha infatti preso forma anche la riscrittura dell'accordo alla base del prolungamento di concessione del Trieste Marine Terminal che ha visto poi (come causa o effetto) la salita di Msc dal 50 all'80% del capitale ma ha aperto anche alla realizzazione di un secondo grande terminal container al Molo VIII per il futuro.

In attesa dei prossimi eventi in programma anche in Francia a Fos e a Gioia Tauro, D'Agostino si gode la scelta fatta dal gruppo ginevrino per celebrare il battesimo della Msc Nicola Mastro: “Msc poteva scegliere qualsiasi porto d'Italia e ha scelto Trieste, parliamo del primo armatore al mondo, che chiaramente è diventato all'80% concessionario qui dentro e, quindi, è chiaro che ci dà un segnale forte” ha commentato a margine della cerimonia con SHIPPING ITALY.

I tempi però non sono ancora maturi per vedere arrivare con regolarità navi da 24.000 Teu a Trieste e in Alto Adriatico. “Sul tema che le 24.000 non le vedremo – è il pensiero di D'Agostino – non sono proprio così d'accordo, nel senso che se io guardo questo terminal ci sono 105 milioni di Pnrr che noi dovremmo spendere con i tempi del Pnrr, ci sono poi i 96 milioni che riguardano l'ampliamento e l'allungamento della banchina. Faccio anche una premessa: i 105 milioni servono per sostenere un molo che è stato costruito negli anni '70 e che oggi non sarebbe in grado di reggere le gru che già il concessionario ha ordinato”. O che dovrebbe avere già ordinato perché lo stesso presidente della port authority dal palco non ha risparmiato una stoccatina a Msc e a Trieste Marine Terminal chiedendo pubblicamente se l'ordine fosse già stato concretizzato o meno come prevedrebbe il piano d'impresa concordato fra terminalista e port authority.

“E' tutto fortemente integrato; il pubblico fa la sua parte e il privato fa la sua, quindi noi, nel giro di 2/3. anni, questa cosa saremo in grado di gestirla e chiaramente però, visto il mio Dna ferroviario, ci siamo preoccupati di avere una capacità ferroviaria prima di avere quella di banchina. Ma – ha proseguito D'Agostino – noi oggi stiamo andando incontro passando da una capacità di 13.000 treni di tipo tradizionale ad una capacità, alla fine del 2026, di 25.000 treni da 750 metri di lunghezza e quindi a quel punto mi permetto di dire che non so se succederà, ma,

potenzialmente, saremo in grado di gestire una nave di queste dimensioni”.

Secondo il vertice della port authority giuliana “con il terminal che regge le gru nuove, l’allungamento della banchina e i treni, mi permetto di dire che avremo tutte le condizioni per poter affrontare” la sifda delle portacontainer di ultima generazione. “Anche perchè – ha aggiunto – almeno da queste parti si potrà cominciare a pensare a servizi diretti maggiori rispetto a quella che è la frequenza che abbiamo, quindi, secondo me anche una revisione di quello che è la geografia dei traffici a livello globale”.

il tutto in attesa che prenda forma anche il nuovo terminal container al Molo VIII: “E’ un mercato che fondamentalmente si sta consolidando, almeno nelle relazioni europee, verso due grandi soggetti; dobbiamo essere in grado di offrire ai 2/3 grandi soggetti la possibilità di poter operare in maniera tranquilla su queste banchine” ha concluso Zeno D’Agostino.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Diego Aponte (Msc) a ruota libera su Italo, Ita Airways, antitrust, noli container, ferrovie e Terminal Darsena Toscana

Battezzata a Trieste la nave dei record Msc Nicola Mastro

2° BUSINESS MEETING – CONTAINER ITALY: integrazioni verticali e cambiamenti epocali

This entry was posted on Monday, September 4th, 2023 at 3:00 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.