

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Interterminal e Steinweg Gmt chiamate a rimodulare le proprie istanze a Gaeta

Nicola Capuzzo · Monday, February 9th, 2026

Presentate a pochi mesi di distanza fra loro nel 2023, le istanze di Interterminal e Gmt – Steinweg per [ottenere in concessione](#) ulteriori aree rispetto a quelle di cui sono titolari nel porto di Gaeta dovranno essere riformulate per poter esser accolte.

È quanto si prospetta nell'istruttoria dell'apposita commissione che l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale ha appena pubblicato. Il documento ricorda come Interterminal abbia chiesto un'area di oltre 43.000 mq per trent'anni, mentre Gmt è interessata a disporre per 15 anni di oltre 34.500 mq, in parte sovrapposti a quelli dell'altro istante.

L'istruttoria descrive piuttosto dettagliatamente le due proposte.

I settori merceologici che Interterminal punta a sviluppare “riguardano sia un ampliamento quantitativo di quelli già trattati dallo stesso operatore che nuovi traffici (es. cellulosa e altri derivati del legno, biomasse legnose, materie prime md. ceramiche e vetreria, prodotti in silos)”. In termini quantitativi, la società della famiglia Di Sarno prevede una movimentazione annua media (con sviluppo crescente lungo il periodo della concessione) di ulteriori 1,375 milioni di tonnellate di merci varie, oltre a circa 4.900 ‘pezzi’ di traffico ro-ro e circa 36mila Teu. Gli investimenti ammontano a quasi 32 milioni di euro, la ricaduta occupazionale a 10 assunzioni a tempo indeterminato oltre a circa 3 Ula di articolo 17. Il Van (Valore attuale netto) è di quasi 460mila euro, mentre il tasso interno di rendimento e il Wacc si attestano rispettivamente al 7,72% e al 7,50%.

Gmt, che oggi a Gaeta “movimenta esclusivamente alluminio in colli (placche, lingotti, billette, ecc.)”, prevede anche “la movimentazione di ulteriori metalli ferrosi e non, ferroleghie, acciai, forestali e merce varia ed impiantistica, sia in colli che in containers, ma con volumi decisamente ridotti rispetto a quelli già trattati dall'impresa”. Il piano presentato dal terminalista prevede infatti di passare dalle 60mila tonnellate annue del primo anno della nuova concessione a quasi 135mila dell'ultimo, con una media di 105mila”. Gli investimenti prospettati valgono 4,3 milioni di euro, il Van supera i 460mila euro, Tir e Wacc rispettivamente 9,99% e 8,14%, gli occupati indeterminati addizionali sarebbero 5 oltre a 2,1 Ula.

Il raffronto fra le due proposte, ancorché in parte per le stesse aree, non solleva criticità particolari

secondo l'Adsp: "Le proposte sono tra loro difficilmente confrontabili sulla base dei criteri stabiliti dal Regolamento, in quanto siamo in presenza di modelli operativi e traffici diversi tra loro, complementari e non alternativi, con volumi economici in termini di gestione ed investimento non raffrontabili e con scale di misurazione e valorizzazione significativamente diverse. Pertanto, i punteggi che emergono dal confronto risultano poco rappresentativi del valore delle proposte formulate". L'una non appare cioè preferibile all'altra.

A preoccupare gli uffici dell'ente sono piuttosto l'impatto cumulato delle due proposte e alcuni specifici aspetti di esse singolarmente considerati. Da una parte c'è la considerazione che le aree portuali a disposizione a Gaeta ammontano a 170mila mq, da cui occorre sottrarre circa 40mila mq di retrobanchina che l'ente ritiene di mantenere pubblici. Sicché l'accoglimento delle due istanze determinerebbe "in sostanza una saturazione degli spazi ad oggi disponibili, se si tiene conto dell'esiguità delle aree comuni che residuerebbero.

Inoltre, per quanto riguarda Interterminal "per l'interferenza prodotta, alcuni baffi di area richiesti in concessione rischiano di incidere negativamente sull'operatività del porto, anche in termini di sicurezza della viabilità". Mentre a Gmt si contestano "modalità di gestione della merce non efficienti rimanendo la merce spesso depositata per lunghi periodi sulle aree maggiormente prossime alla banchina, dove invece si dovrebbe conseguire un rapido turnover della merce stessa. Pertanto, le aree portuali che si intendono ottenere in concessione, con riferimento a quelle ubicate nel Piazzale Regina Sofia, essendo utilizzate esclusivamente per lo stoccaggio, anche per lunghi periodi, potrebbero essere dislocate in altre aree portuali meno prossime alle banchine".

Da qui la conclusione per la proposta tanto a Interterminal che a Steinweg – Gmt di rimodulare le istanze sulla base di una planimetria alternativa che non prevedrebbe sovrapposizioni e chiudere positivamente la procedura mediante accordi sostitutivi di concessione.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

In arrivo i Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" e il nuovo "Metalli, Industria e Logistica"

This entry was posted on Monday, February 9th, 2026 at 2:51 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.