

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Steinweg – Gmt sollecita un'alternativa a Trieste per l'Adria Terminal

Nicola Capuzzo · Thursday, April 23rd, 2026

Le pressioni della città, mediatiche e politiche, per la riconversione ad uso urbano del Porto Vecchio di Trieste stanno crescendo e con esse l'urgenza di una collocazione alternativa per l'Adria Terminal di Gmt (Genoa Metal Terminal) – Steinweg, terminal multipurpose dello scalo facente parte dell'omonimo gruppo olandese.

È in questa cornice, [delineata poche settimane](#) fa da SHIPPING ITALY, che si inserisce una nota diffusa oggi dalla società concessionaria: “La riqualificazione del waterfront storico è un obiettivo legittimo e strategico per Trieste. Tuttavia, questo obiettivo deve inserirsi in un quadro più ampio e realistico di riorganizzazione delle funzioni portuali, che parta da un dato essenziale: un terminal operativo non può essere semplicemente ‘spento’ senza una soluzione alternativa già definita, praticabile e compatibile con i tempi della pianificazione pubblica”.

Nella nota si dà conto del peso per Trieste di Gmt, che “ogni giorno dà lavoro a oltre 200 persone, tra occupazione diretta e filiera operativa, ed ha investito milioni di euro per sviluppare e consolidare un traffico che oggi raggiunge circa 800.000 tonnellate annue. Si tratta di un'attività labour intensive, con ricadute occupazionali e territoriali particolarmente rilevanti. A Trieste Gmt opera con un presidio portuale specializzato nelle merci varie / break bulk (metalli non ferrosi, ferroleghie, prodotti siderurgici, impiantistica e altre tipologie merceologiche) e con un modello che integra operatività in terminal e servizi logistici estesi”.

Mano tesa, comunque, alle amministrazioni comunale e portuale da parte di un concessionario in scadenza a fine 2027: “La nostra posizione non è di contrapposizione alla riqualificazione del Porto Vecchio – dichiara Andrea Bartalini, Ceo di C. Steinweg – Gmt – ma di responsabilità verso i lavoratori, i clienti e il territorio. Chiediamo che la parte pubblica renda concretamente comprensibile quale area intenda destinare alla delocalizzazione dell'attività oggi svolta, con un cronoprogramma credibile e condizioni operative adeguate. L'area storica del Porto Vecchio presenta – per conformazione e contesto urbano – vincoli e limiti infrastrutturali che la rendono meno adatta allo sviluppo moderno di traffici industriali rispetto alle facility del Porto Nuovo, in particolare sul piano dell'accessibilità e dell'intermodalità. Gmt non chiede di restare comunque e per sempre, ma di poter programmare uno spostamento reale, in un sito che garantisca continuità operativa, sicurezza e competitività”.

Richiamo finale all'istanza (complementare alla ricollocazione) pendente per un'area retroportuale (in zona Noghere) per "contribuire alla gestione dei volumi e alla riduzione dei transiti non necessari nel tessuto urbano", prima della conclusione: "Rigenerare e valorizzare, sì, ma senza cancellare lavoro e impresa".

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**

This entry was posted on Thursday, April 23rd, 2026 at 8:55 am 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.