

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La Spezia Container Terminal e Trieste Marine Terminal rivedono i rispettivi progetti di ampliamento

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 21st, 2020

Sia La Spezia Container Terminal che Trieste Marine Terminal, due dei concessionari portuali che hanno in cantiere alcuni dei più importanti progetti di sviluppo infrastrutturali nazionali (a fronte dei quali hanno ottenuto proroghe anticipate rispetto alla scadenza delle rispettive concessioni per 50 e 60 anni), promettono di dare il via ai lavori annunciati ma per il momento modificano gli accordi presi con le rispettive port authority.

Nel caso del terminal container spezzino controllato al 60% da Contship Italia e partecipato al 40% da Msc il progetto complessivo prevedrebbe lavori da circa 200 milioni di euro per riempimenti di specchi acquei, allungamenti di banchine e ampliamento di piazzali. A distanza di sette anni ancora non sono partiti i cantieri (anche a causa di ricorsi giudiziari con i proprietari delle marine turistiche coinvolte nel riassetto) e anche l'ampliamento del Molo Garibaldi che avrebbe dovuto partire a breve verrà ora posticipato. La presidente uscente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, nella sua conferenza stampa di fine mandato ([passerà all'Autorità dei trasporti](#)) ha infatti confermato, a proposito dei nuovi lavori di ampliamento previsti per i terminal container a Spezia (Lsct e Terminal del Golfo) che "ad oggi nessun investimento è ancora partito". Per ciò che riguarda le banchine di Contship ha poi aggiunto: "Si sta valutando un nuovo scenario sulla Marina del Canaletto, a patto che venga liberata in tempi brevi Calata Paita per le crociere. Per quanto riguarda Terminal del Golfo, invece, a breve partirà il primo lotto con l'affidamento dei lavori".

Sulla questione di Lsct la Roncallo non ha voluto rivelare troppe informazioni, anche perché il confronto con Contship è ancora in corso e al momento non ci sono atti firmati, però ha spiegato che "lo sblocco del contenzioso legale riguardante la Marina del Canaletto apre alla possibilità di fare il riempimento previsto che verrebbe dunque anticipato rispetto agli interventi su Molo Garibaldi. L'AdSP ha detto ok ma a fronte del rilascio anticipato di Calata Paita dove dovrà sorgere il nuovo terminal crociere". Si tratta di un gioco a incastri perché l'ampliamento (da parte di Contship) del versante orientale del Molo Garibaldi era propedeutico alla liberazione di Calata Paita dalle attività mercantili in favore dell'avvio dei lavori per la costruzione del futuro terminal crociere. Ora, par di capire, la port authority concederebbe al terminal container di far partire i lavori di riempimento della Marina del Canaletto (che garantirebbe a Lsct 50.000 mq aggiuntivi di piazzale e un accosto lineare di 524 metri) chiedendo in cambio però l'immediata liberazione di una parte di Molo Garibaldi e quindi, a cascata, di Calata Paita.

Per quanto riguarda Terminal del Golfo la Roncallo si è limitata a dire che il progetto di ampliamento del concessionario “è rimasto immutato” e che “un primo lotto dei lavori da 5 milioni di euro” dovrebbe partire a breve. “Loro sono determinati a partire con questo investimento” ha sottolineato la presidente riferendosi alla cordata composta da Tarros e Arkas.

Come preannunciato da SHIPPING ITALY nelle scorse settimane subirà qualche modifica anche il piano di ampliamento da 190 milioni di euro del Molo VII a Trieste perché, come riportato da Il Piccolo, anche in questo caso prima dell’ultima scadenza fissata a fine novembre per far partire i cantieri, Trieste Marine Terminal (50% Msc e 50% To Delta) sta negoziando con la port authority come poter modificare gli accordi presi. Al quotidiano giuliano il terminalista ha detto: “Trieste Marine Terminal, pur in presenza di una fisiologica tendenza in calo dei volumi, conferma gli investimenti per far crescere il terminal”. La società, però, sembra intenzionata a proporre di posticipare i lavori di allungamento della banchina in cambio di nuove attrezzature. “Tmt parte con l’acquisto di due gru, più opzione per altre due, aventi capacità di 24 file di contenitori in larghezza. Ciò consentirà di operare sulle navi di ultima generazione che potrebbero entrare in Adriatico già nel 2021”. In totale si parlerebbe di 48 milioni di euro complessivi: 10 per ogni gru di banchina e 9 per il rinforzo del piazzale dove verranno installate.

Né da parte dell’AdSP di Trieste né da quella di Spezia si parla però di un ricalcolo della durata della concessione che era stata prorogata (per 60 e 50 anni rispettivamente) a fronte di un programma di lavori e interventi che in questo momento ancora non sono partiti.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, October 21st, 2020 at 2:08 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.