

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il completo raddoppio del Molo VII a Trieste in forse e non prima del 2064

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 4th, 2022

Il raddoppio del molo VII di Trieste, la ‘promessa’ da 188 milioni di euro dietro cui nel 2015 il titolo del concessionario (Trieste Marine Terminal, joint venture paritetica fra Msc e il gruppo To Delta) venne allungato di 60 anni (dando anche la stura a un’indagine poi archiviata della Commissione Europea), non arriverà prima di 40 anni abbondanti.

La conferma arriva ora dalla pubblicazione, da parte dell’Autorità di Sistema Portuale guidata da Zeno D’Agostino, dell’accordo, approvato a fine luglio dal Comitato di Gestione, con cui sono stati riviste le condizioni poste a base della concessione.

L’analisi del testo non è agevole, anche perché il nuovo accordo si innesta su una concessione che non è (come non lo è alcuna concessione demaniale portuale) di pubblico dominio. Tuttavia è evidente come questo nuovo contratto, a 7 anni dalla proroga della concessione, sia volto a ridefinire gli equilibri fra le parti alla luce di diversi fattori, fra cui è d’obbligo evidenziarne almeno tre: il mancato avvio da parte di Tmt degli interventi di ampliamento promessi nel 2015 entro la data prevista (1 dicembre 2020), gli effetti sui traffici del biennio pandemico (pretesto utile anche per il suddetto slittamento), l’intervenuta volontà dell’Adsp di realizzare con contributo pubblico un secondo terminal container: il Molo VIII, espansione della Piattaforma Logistica gestita dalla tedesca Hhla (tramite Hhla Plt Italy) e complemento al rilancio delle aree demanializzate dopo la chiusura dell’area a caldo della Ferriera di Servola.

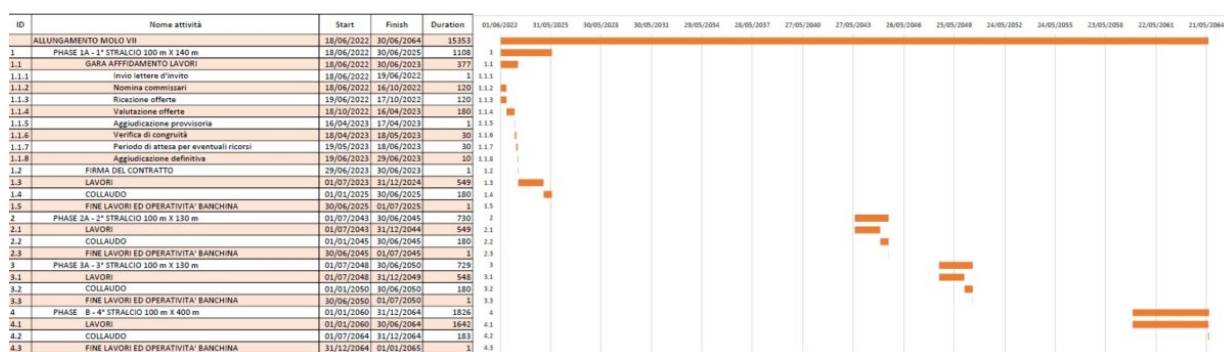
Una volontà quest’ultima, che l’accordo appena reso pubblico svela come la concessione di Tmt vigente fino ad oggi esplicitamente rendesse utopica, prevedendo l’impegno dell’Adsp “affinché nell’ambito del porto di Trieste non si realizzino iniziative progettuali (infrastrutture e grandi opere per la movimentazione di container tranne che residuale rispetto al traffico complessivo delle opere stesse) che possano pregiudicare lo sviluppo e il consolidamento del progetto, realizzate, anche parzialmente, con il ricorso a misure di finanza pubblica”.

Ecco quindi che il nuovo accordo con Tmt s’impenna sull’accettazione da parte di quest’ultima della cancellazione di tale clausola. Un’accettazione che ha consentito nei giorni scorsi all’Adsp di recepire senza rigettarla immediatamente una lettera – lo ha riferito il quotidiano *Il Piccolo* – con cui Hhla avrebbe manifestato interesse alla realizzazione del nuovo terminal container da 700 metri di lunghezza, chiedendo però un non meglio quantificato supporto pubblico a un investimento

stimato in 980 milioni di euro.

La rinuncia alla clausola di ‘esclusiva nella movimentazione di container’ di cui beneficiava Tmt non è stato naturalmente da parte di quest’ultima un atto di benevolenza. L’accordo innanzitutto conferma l’impegno dell’Adsp a una serie di interventi manutentivi (principalmente il consolidamento della banchina) da completarsi entro il 2026 (anche perché finanziati con oltre 100 milioni di euro dal fondo complementare al Pnrr). E, stabilendo un nuovo cronoprogramma, li pone quale condizione sine qua non per impegnare Tmt non solo all’acquisizione di nuove gru, ma anche alle fasi 2, 3 e 4 dell’ampliamento.

Il terminalista, cioè, ha ottenuto la dilazione (al 31/12/2021) del termine per l’avvio degli interventi a suo carico, termine **rispettato con la procedura in corso in questi mesi**, consistente nell’ampliamento dei primi 14mila mq (100 x 140 metri) del terminal entro la fine del 2024, un intervento da circa 33 milioni di euro. Ma, al netto di una serie di investimenti minori (realizzazione di nuovi uffici amministrativi, demolizione delle cabine elettriche, installazione di nuove torri faro a led, realizzazione di un nuovo gate automatico, installazione di nuovi rack reefer), potrà rinviare di più di 20 anni le successive fasi dell’ampliamento, il grosso cioè dei 150 milioni di investimenti promessi, al netto dei 33 per i primi 14mila mq. Dei prossimi 13mila mq si parlerà infatti nel 2043, dei successivi 13mila nel 2048 e dell’ultima tranche da 40mila mq nel 2060, con fine lavori calendarizzata a fine 2064.



Il tutto peraltro esplicitamente condizionato alla possibilità di rivedere questo cronoprogramma nei tempi e nei contenuti (“rideterminazione delle condizioni di equilibrio”), “laddove non dovessero raggiungersi i volumi declinati nel Piano di Impresa” in ragione di “fatti non riconducibili al concessionario”, fra cui anche “l’attuazione delle nuove strategie elaborate dall’AdSP che richiedono la eliminazione dell’art. 11”.

Se cioè il Molo VIII dovesse essere realizzato e portar via traffico al Molo VII (anche se, coincidendo terminalista e principale cliente, i volumi eventualmente trasferiti dovrebbero essere residuali), Tmt potrà eccepire sul completamento degli investimenti senza rischiare la revoca della concessione.

Intanto in attesa che Tmt individui l’appaltatore del primo stralcio di ampliamento, l’Adsp ha aggiudicato per 754mila euro (ribasso di circa il 41%) la progettazione di fattibilità tecnico-economica della propria quota di interventi sul Molo VII (quella finanziata dal Pnrr) a un raggruppamento composto da F&M Ingegneria Spa (mandataria), Haskoning-Dhv Nederland B.V. (mandante), Hmr Ambiente Srl (mandante), Sqs Servizi Qualità e Sicurezza Srl (mandante).

Raggruppamento simile – F&M Ingegneria Spa (Mandataria), Hmr Srl (Mandante), Hmr Ambiente Srl (Mandante), Sqs Servizi Qualità e Sicurezza Srl. (Mandante), F&M Divisione Impianti Srl

(Mandante), Archeotest – la progettazione preliminare di un altro intervento finanziato con 45 milioni di euro Pnrr, vale a dire il banchinamento del nuovo terminal ro-ro delle Noghère (il cosiddetto terminal ungherese), mentre per 28,3 milioni di euro è stata Icop ad aggiudicarsi la prima porzione del maggior appalto (180 milioni di euro) Pnrr dell'Adsp, quella che prevede la messa in sicurezza e l'attrezzaggio appunto dell'area ex Ferriera.

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

This entry was posted on Tuesday, October 4th, 2022 at 9:30 pm and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.