

PIANO DI SVILUPPO DEL TERMINAL DEL MOLO VII DI TRIESTE
Interventi di ristrutturazione e riassetto dell'infrastruttura Accordo procedimentale

Premessa

Il piano di sviluppo del terminal di cui al presente accordo di indirizzo procedimentale prevede la realizzazione di un insieme di interventi edili ed impiantistici di elevata entità e portata sia dal punto di vista tecnico che economico. Tali interventi verranno realizzati perseguendo i seguenti obiettivi:

- portare a termine la ristrutturazione ed il rinnovamento infrastrutturale dell'attuale terminal del Molo VII di Trieste
- consentire all'impresa concessionaria di introdurre all'interno del terminal dei macchinari di nuova generazione andando in tal modo a sostituire l'attuale metodologia di lavoro con una metodologia di nuova concezione ed al passo con l'attuale richiesta del mercato del settore dei terminal container
- ridurre l'impatto ambientale del ciclo produttivo diminuendo il consumo di idrocarburi predisponendo il terminal ad accogliere un numero maggiore di equipments elettrici (attraverso l'introduzione di RTG elettriche in sostituzione degli attuali mezzi operativi a carburante);
- miglioramento della mobilità da/verso/nel terminal per diminuire le emissioni di CO2 derivanti dal trasporto su gomma (attraverso l'introduzione di gru di piazzale elettriche con percorsi preimpostati a sostituzione degli attuali Reach Stacker a carburante);
- informatizzazione e digitalizzazione del ciclo produttivo (ad esempio per mezzo della realizzazione di un nuovo gate automatico per l'accettazione dei camion in entrata ed uscita dal terminal);
- Efficienza energetica e rispetto ambientale (ad esempio attraverso l'installazione di nuove torri faro a LED e l'installazione di pannelli fotovoltaici);

Tali interventi, essendo strettamente interconnessi tra loro, devono essere programmati con una determinata logica temporale meglio descritta e motivata nel prosieguo del presente documento.

Programma dei lavori necessari ed imprescindibili al raggiungimento degli obiettivi

Data d'inizio lavori

Data di fine lavori

		Data d'inizio lavori	Data di fine lavori
Intervento 1 - A carico dell' AdSP MAO	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	1° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la non realizzazione di tale intervento preclude o comunque rende insensata ed inefficace quella degli interventi 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14 (e quindi l'intero piano di sviluppo) - per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	
	Tipologia d'intervento	Messa a disposizione di un'area buffer a disposizione dell'impresa concessionaria durante i cantieri di cui al presente piano	
	Descrizione dell'intervento	L'intervento in questione consiste nel mettere a disposizione dell'impresa concessionaria un'area sgombera da utilizzare come buffer necessario a sopprimere alla perdita di quelle aree di stoccaggio che verranno interdette durante le varie fasi di cantiere previste dal presente piano e meglio descritte di seguito: A) Allungamento di una porzione di 140x100 mq della banchina ovest del terminal del Molo VII (si rimanda all'intervento 2 di cui al presente documento). Tale intervento comporterà l'interdizione di un'area da destinare all'allestimento del cantiere pari a 12.000 mq in testata del Molo ed ulteriori 12.000 mq in radice del Molo; B) Lotti di cantiere (da 15.000 mq ciascuno) previsti per i lavori che prevedranno la ristrutturazione e rinnovamento dell'area operativa del terminal per lotti da parte di AdSP (per una descrizione più dettagliata si rimanda all'intervento 6 di cui al presente documento); Considerando che in determinati periodi vi saranno delle sovrapposizioni in termini temporali dei cantieri previsti per gli interventi di cui al presente Piano, l'impresa terminalista necessiterà di un'area buffer collegata al terminal (da utilizzare come area di stoccaggio) di almeno 50.000 mq. Senza tale area (ed in parte quella che verrebbe recuperata con l'intervento 2) i lavori di cui ai punti sopra richiamati e quindi il piano nel suo complesso non possono iniziare, in quanto per l'impresa concessionaria non sarebbe in alcun modo possibile gestire un terminal con 50.000 mq in meno rispetto a quelli attualmente a disposizione.	
Intervento 2 - A carico dell'impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	2° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la non realizzazione di tale intervento preclude la realizzazione dell'intero piano di sviluppo - per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	
	Tipologia d'intervento	Allungamento della banchina ovest del terminal (testata del Molo VII) per un'area di estensione pari a 14.000 mq	
	Descrizione dell'intervento	Tale realizzazione riveste senz'altro carattere d'importanza primaria per il terminal in quanto consentirebbe di allungare la banchina di ulteriori 100 m in lunghezza permettendo a sua volta l'ormeggio simultaneo di due navi porta container di nuova generazione. La banchina sud a quel punto raggiungerebbe una lunghezza pari a 870 m e questo consentirebbe l'ormeggio di navi portacontainer di dimensioni e capacità sensibilmente maggiori rispetto a quelle attualmente servite dal terminal (si passerebbe da una possibilità di ormeggiare navi con capacità pari a 16.000 Teus a quella di ormeggiare navi con capacità pari a 19.000 teus - inoltre ci sarebbe la possibilità di ormeggiare contemporaneamente due navi di dimensioni elevate). I benefici in termini operativi risultano essere chiari senza la necessità di approfondire con dati numerici la questione (sono riportati nei paragrafi successivi), tuttavia non è possibile considerare il presente intervento come indipendente e separato da quello di risistemazione del layout dello yard del terminal mediante gli interventi previsti dal presente piano a carico dell'AdSP. Nello specifico, se da un lato è vero che vi sarebbe la possibilità di ormeggiare due navi di grandi dimensioni, dall'altro vi dev'essere una struttura ed un equipment in grado di fornire un adeguato supporto all'area sottobordo e quindi un'adeguata risposta all'aumento delle movimentazioni da e per nave conseguente all'introduzione di una nave portacontainer in più rispetto a quella attualmente ormeggiabile. E' necessario un'area di deposito nello yard capace di assorbire l'incremento di movimentazioni di cui al passo precedente oltre che all'introduzione di nuove gru di banchina STS. Questo significa che la metodologia di lavoro e l'equipment attualmente adottati dal terminal non potrebbero in alcun modo rappresentare un sistema congruo a sostenere l'aumento di container derivante dalle movimentazioni di scarico e carico provenienti dalla nuova nave di grandi dimensioni. In primo luogo c'è infatti da considerare che attualmente le aree del terminal destinate al deposito temporaneo dei container sono disposte lungo stacking area separate da viabilità aventi larghezza di carreggiata pari a 19 m (questo al fine di consentire le manovre dei reach stacker in direzione perpendicolare allo sviluppo longitudinale della stacking area). Tale disposizione comporta un inevitabile spreco di spazio che necessariamente deve essere ottimizzato per consentire un aumento della capacità dello yard. Da qui proviene l'esigenza di sostituire l'attuale metodologia di lavoro con la più moderna gestione delle movimentazioni a piazzale tramite gru RTG (investimento questo che l'impresa concessionaria è disposta a sostenere a proprio carico con l'intento di aumentare l'efficienza e le performance del terminal a fronte di un maggior flusso di volumi di traffico in previsione). In aggiunta a quanto sopra, l'allungamento della banchina, è di fondamentale importanza in quanto parte dell'area verrebbe destinata al deposito di container costituendo di fatto una porzione di quei 50.000 mq di area buffer (di cui all'intervento 1) necessaria a consentire l'inizio dei lavori di cui agli interventi vi riportati; come detto in precedenza, senza tale area buffer il terminal registrerebbe un collasso operativo determinato dalla perdita di quasi il 25% dell'area attualmente destinata al deposito dei container. Per concludere, un ultimo elemento da tenere in considerazione è che la non realizzazione del presente intervento andrebbe a precludere o comunque a rendere insensata l'introduzione di gru di banchina STS più performanti, in quanto, considerando che senza l'allungamento si andrebbe a perdere la possibilità di ormeggiare un'altra mega-ship, tale ormeggio continuerebbe ad essere utilizzato per navi di media piccola stazza e quindi ad essere servito dalle gru attualmente a disposizione.	
Intervento 3 - A carico dell' AdSP MAO	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	3° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la non realizzazione di tale intervento preclude o comunque rende insensata ed inefficace quella degli interventi 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14 (e quindi l'intero piano di sviluppo) e la possibilità per l'impresa concessionaria di introdurre nuove gru di banchina STS- per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	
	Tipologia d'intervento	Ristrutturazione e riassetto della prima parte della banchina sud del terminal (principale banchina operativa) tramite intervento conservativo	
	Descrizione dell'intervento	L'intervento interessa un'area di dimensioni 400x30 mq della banchina sud del terminal (a partire dalla testata e procedendo verso radice del molo) e prevede la ristrutturazione dell'intradosso dell'impalcato della banchina attraverso degli interventi conservativi da effettuarsi sotto l'impalcato e necessari a riportare la struttura alle condizioni originarie di progetto (rimozione di copriferrì in fase di distacco, passivazione dei ferri, ricostruzione del copriferrò, ripristino delle armature, protezione superficiale etc.) Gli interventi sopra descritti sono imprescindibili per l'impresa concessionaria, considerando che senza l'intervento conservativo e la rimozione di una gru esistente, quest'ultima non sarebbe in grado di installare nuove gru di banchina e non sarebbe quindi possibile ricoverare navi di stazza maggiore rispetto a quella delle navi che attualmente vengono ormeggiate al terminal. Tale situazione comporterebbe l'impossibilità di raggiungere uno degli obiettivi principali del presente piano ovvero rendere il terminal adeguato a rispondere in maniera efficiente alla domanda futura (ai volumi di traffico previsti). La ristrutturazione del piazzale operativo di cui all'intervento 6 a quel punto non avrebbe alcun senso, così come la prosecuzione dell'intervento n. 2. Si tenga peraltro presente che tali interventi non possono essere posticipati rispetto all'intervento 6 in quanto, andando a posticipare l'intervento l'impresa concessionaria si ritroverebbe ad un certo punto con un piazzale ristrutturato e performante ma con un'operatività in banchina non efficiente (disequilibrio insensato a livello operativo che comporterebbe degli elevati costi non giustificati).	

Programma dei lavori necessari ed imprescindibili al raggiungimento degli obiettivi			Data d'inizio lavori	Data di fine lavori
intervento 4 - A carico dell'impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	4° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la non realizzazione di tale intervento preclude quella degli interventi dal 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 (e quindi l'intero piano di sviluppo) - per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	01/01/2024	30/06/2025
	Tipologia d'intervento	Realizzazione di nuovi uffici amministrativi		
	Descrizione dell'intervento	La realizzazione di nuovi uffici amministrativi, permetterà l'utilizzo di pannelli solari ed altre soluzioni per rendere la stessa pressoché autonoma in termini di necessità energetiche, di riscaldamento e raffreddamento. Verranno inoltre utilizzare le più moderne tecnologie a basso consumo energetico (luci a Led, temporizzatori ecc). Tale intervento consentirebbe all'impresa concessionaria di aumentare la capacità dei propri uffici in previsione delle nuove assunzioni di personale amministrativo che necessariamente ne deriveranno dalla realizzazione del presente piano di sviluppo. In caso contrario, ad un certo punto del presente piano di sviluppo, l'impresa concessionaria si ritroverebbe ad affrontare il problema di non avere altro spazio a disposizione per i propri dipendenti. La possibilità di realizzare tale intervento è vincolata alla realizzazione dell'intervento 8 al quale si rimanda per maggiori dettagli. Senza la realizzazione di nuovi uffici non sarà possibile demolire l'attuale palazzina direzionale e quindi lasciare quello spazio utile a recuperare un'area buffer necessaria durante lo svolgimento dei lavori a lotti di cui all'intervento 6. L'attuale palazzina direzionale è posizionata all'interno di uno dei lotti di cantiere dell'intervento 6 pertanto, in ogni caso, prima o poi dovrà essere demolita onde lasciare libera l'area per il lotto di cantiere..		
intervento 5 - A carico dell'impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	5° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la non realizzazione di tale intervento preclude quella degli interventi 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	01/07/2024	30/06/2026
	Tipologia d'intervento	Demolizione delle cabine elettriche dell'attuale anello dell'impianto non riutilizzabili con il nuovo anello		
	Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la demolizione e lo smaltimento di tre cabine elettriche facenti parte dell'anello dell'attuale impianto a servizio del terminal. Tale intervento risulta necessario per lasciare lo spazio alla realizzazione dell'intervento 6. Le cabine (e i sottoservizi ad esse collegati) infatti costituiscono dapprima un ostacolo alla cantierizzazione di alcuni lotti del cantiere dell'intervento 6 e costituirebbero un ostacolo anche nel momento in cui l'impresa concessionaria potrà procedere con la ridisposizione ottimizzata delle cataste di container.		
intervento 6 - A carico dell' AdSP MAO	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	6° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la non realizzazione di tale intervento preclude all'impresa concessionaria di introdurre nuovo equipment a più alte performance operative e rendendo insensato l'intero piano di sviluppo - per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	01/07/2024 *	30/06/2026
	Tipologia d'intervento	Ristrutturazione e riassetto dell'area operativa del terminal		
	Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la ristrutturazione dell'intradosso dell'impalcato del piazzale operativo del terminal (comprensivo della banchina dell'Ormezzio 57) attraverso degli interventi conservativi da effettuarsi sotto l'impalcato e necessari a riportare la struttura alle condizioni originarie di progetto (rimozione di copriferri in fase di distacco, passivazione dei ferri, ricostruzione del copriferro, ripristino delle armature, protezione superficiale etc.), la realizzazione di un nuovo impianto elettrico a supporto della funzionalità dell'intero terminal (che prevede la realizzazione di 6 nuove cabine elettriche necessarie a servire parte delle gru di piazzale aggiuntive, i collegamenti elettrici di media tensione e telematici per ricomporre i nuovi anelli tra le cabine elettriche e collegamenti a lotti di banchina comprensivi di opere edili, nuove canalette passacavi, demolizioni, rimozioni, scavi, riporti e conferimenti in discarica, opere elettriche (f.p.o cavi), chiusura anello - si tratta di opere necessarie al funzionamento delle gru di banchina e di piazzale oltre che alle altre utenze del terminal-, la creazione dei punti fissi di collegamento delle gru e la posa della media tensione, dei collegamenti telematici, dei collegamenti a bassa tensione e della rete telematica degli edifici) e l'asfaltatura della sovrastruttura stradale e delle aree di deposito. Tali interventi, consentirebbero all'impresa concessionaria di allacciare al nuovo impianto elettrico e di far transitare sul nuovo impalcato delle nuove gru RTG elettriche. L'introduzione di queste gru porterebbe ad una transizione dalla metodologia attualmente adottata dall'impresa concessionaria (movimentazione di container tramite Reach Stacker e ralle a carburante) ad una metodologia moderna più efficiente e più green (movimentazione tramite RTG elettriche e ralle). Gli interventi devono essere realizzati a lotti, andando ad interdire di volta in volta delle aree del piazzale. All'interno dei lavori, sono compresi gli interventi necessari alla realizzazione di nuove canale per il passaggio delle dorsali dei rami antincendio esistenti. Le canale devono avere una resistenza adeguata a rispondere ai carichi più gravosi derivanti dall'attività del terminal. Le attuali tubazioni idriche costituenti le dorsali vengono sostituite con tubazioni nuove. Nell'ambito del presente intervento a lotti, verrà inoltre eseguito l'adeguamento del sistema di trattamento delle acque di dilavamento del piazzale del terminal; si tratta di un sistema di drenaggio lineare, costituito da canalette prefabbricate, protette da una copertura grigliata, che raccoglie l'acqua e la smaltisce attraverso un sistema filtrante o attraverso lo stesso sistema drenante. Per concludere, l'impresa concessionaria grazie all'ottimizzazione della disposizione delle aree di stoccaggio che ne conseguirebbe, riuscirebbe a trovare lo spazio per installare delle torri faro (in aggiunta a quelle esistenti) a LED a basso consumo elettrico (si rimanda all'intervento 8) e dei rack reefer (strutture metalliche che consentono lo stoccaggio di container refrigerati disponendoli su cataste in quarto tiro raggiungibili in sicurezza dagli operatori addetti alle operazioni di allaccio e slaccio - si rimanda all'intervento-11) che a loro volta consentirebbero un'ulteriore ottimizzazione delle aree di deposito destinate ai contenitori reefer (attualmente stoccabili al massimo in secondo tiro per essere raggiungibili per mezzo scala dagli operatori incaricati alle operazioni di allaccio e slaccio).		

Programma dei lavori necessari ed imprescindibili al raggiungimento degli obiettivi			Data d'inizio lavori	Data di fine lavori
intervento 7 - A carico dell' AdSP MAO	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	7° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la non realizzazione di tale intervento preclude all'impresa concessionaria di introdurre nuove gru di banchina STS a più alte performance operative - per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	01/01/2026	30/06/2026
	Tipologia d'intervento	Ristrutturazione e riassetto della seconda parte della banchina sud del terminal (principale banchina operativa) tramite intervento conservativo sull'impalcato e la sostituzione degli arredi di banchina		
	Descrizione dell'intervento	L'intervento interessa un'area di dimensioni 370x30 mq della banchina sud del terminal (a partire dalla radice e procedendo verso testata del molo) e prevede la ristrutturazione dell'intradosso dell'impalcato della banchina attraverso degli interventi conservativi da effettuarsi sotto l'impalcato e necessari a riportare la struttura alle condizioni originarie di progetto (rimozione di copriferri in fase di distacco, passivazione dei ferri, ricostruzione del copriferro, ripristino delle armature, protezione superficiale etc..) e la sostituzione degli attuali arredi di banchina con dei nuovi arredi a più alte prestazioni (bitte e parabordi progettati per resistere alle forze generate dalle navi portacontainer di ultima generazione). Gli interventi sopra descritti sono imprescindibili per l'impresa concessionaria, considerando che senza l'intervento conservativo, quest'ultima non sarebbe in grado di installare nuove gru di banchina e considerando altresì che senza la sostituzione degli arredi di banchina non sarebbe possibile ricoverare navi di stazza maggiore rispetto a quella delle navi che attualmente vengono ormeggiate al terminal. Tale situazione comporterebbe l'impossibilità di raggiungere uno degli obiettivi principali del presente piano ovvero rendere il terminal adeguato a rispondere in maniera efficiente alla domanda futura (ai volumi di traffico previsti). La ristrutturazione del piazzale operativo di cui all'intervento 6 a quel punto non avrebbe alcun senso. Si tenga peraltro presente che tali interventi non possono essere posticipati rispetto all'intervento 6 in quanto, andando a posticipare l'intervento l'impresa concessionaria si ritroverebbe ad un certo punto con un piazzale ristrutturato e performante ma con un'operatività in banchina non efficiente (disequilibrio insensato a livello operativo che comporterebbe degli elevati costi non giustificati).		
intervento 8 - A carico dell' impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	8° intervento da eseguirsi, la non realizzazione non garantirebbe un'illuminazione adeguata delle aree operative del terminal (per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	01/07/2024	30/06/2029
	Tipologia d'intervento	Installazione di nuove torri faro a LED ad illuminare il piazzale operativo del terminal		
	Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la rimozione di 24 torri faro attualmente presenti all'interno dell'area operativa dell'impresa concessionaria, il relamping di 12 torri faro e l'installazione di 33 nuove torri faro. A seguito dell'intervento 6, il piazzale operativo presenterà delle aree di stoccaggio ottimizzate (cataste di contenitori posizionate a pochi metri l'una dall'altra con viabilità per i mezzi ristrette rispetto alle viabilità attuali) e questo consentirà di aggiungere delle torri faro lungo degli idonei spazi che verranno lasciati appositamente tra le vie di corsa di due gru adiacenti. L'aggiunta di tali gru garantirà un'illuminazione media uniforme su tutte le aree operative del terminal (anche quelle che verrebbero messe in ombra dalle nuove cataste). Zone scarsamente illuminate, oltre ad aumentare i rischi d'incidente, rallenterebbe le operazioni dei mezzi rendendo di conseguenza il terminal ingestibile dal punto di vista operativo.		
intervento 9 - A carico dell' AdSP MAO	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	9° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la realizzazione del presente intervento è da vedersi come una prosecuzione dell'intervento 4 e risulta pertanto imprescindibile per la buona riuscita dell'intero piano di sviluppo - per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	01/07/2025	31/12/2025
	Tipologia d'intervento	Realizzazione di una nuova area operativa attraverso la demolizione della Palazzina Direzionale del Molo VII		
	Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la demolizione dell'attuale palazzina direzionale del Molo VII. La palazzina direzionale è adibita ad uso uffici amministrativi. E' necessario che tale intervento venga inserito con ordine di priorità "9" per i seguenti motivi: - la palazzina attualmente è collocata all'interno di uno dei lotti di cantiere previsti per i lavori di cui all'intervento 6. Senza la sua demolizione non vi sarebbe la possibilità di cantierizzare il lotto in questione. - la demolizione della palazzina consentirebbe all'impresa concessionaria di utilizzare parte dello spazio recuperato come area di stoccaggio provvisoria (necessaria per i motivi meglio descritti all'interno dell'intervento 1 del presente documento); - la demolizione della palazzina consentirebbe all'impresa terminalista di utilizzare un'altra parte dello spazio recuperato per realizzare un nuovo gate d'accettazione dei camion aumentando così la capacità di ricezione del flusso camionistico in entrata ed uscita dal terminal; - la demolizione della palazzina consentirebbe all'impresa terminalista di realizzare nuovi uffici all'interno di un altro edificio del porto. Considerando che la palazzina attuale andrebbe comunque ristrutturata essendo un edificio degli anni 70, questo comporterebbe dei costi simili a quelli che ne conseguirebbero dalla realizzazione di una nuova palazzina. Inoltre va considerato che se non si procedesse con la demolizione, gli uffici rimarrebbero sempre gli stessi e quindi con la stessa capacità mentre gli uffici nuovi verrebbero progettati in un'ottica futura; si tratta pertanto di un vincolo all'assunzione di nuovo personale amministrativo;		
intervento 10 - A carico dell' impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	10° intervento da eseguirsi in ordine temporale (la realizzazione del presente intervento è da vedersi come una prosecuzione dell'intervento 9 e risulta pertanto imprescindibile per la buona riuscita dell'intero piano di sviluppo - per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	31/12/2025	30/06/2026
	Tipologia d'intervento	Realizzazione di un nuovo gate automatico		
	Descrizione dell'intervento	Il gate automatico consentirebbe un controllo dei varchi dei camion automatizzato che non richiede quindi la presenza di personale ai varchi d'accesso e d'uscita del terminal. L'infrastruttura tecnologica è costituita da sensori, attuatori e interfacce che consentono l'automazione dei processi di controllo effettuati nelle corsie del gate. La componente tecnologica verrà integrata in una adeguata infrastruttura stradale, in grado di canalizzare il traffico, proteggere l'impianto dagli agenti atmosferici e consentire il transito dei mezzi autorizzati. La presenza di navi sempre più capienti (le mega-ship) rende necessaria l'automazione delle operazioni portuali, comprese le procedure di transito ai gate di ingresso/uscita. Attualmente molte operazioni di controllo/ispezione richiedono la presenza di personale al varco, influenzando negativamente sull'efficienza delle procedure (tempi lunghi, rilevamenti non sempre affidabili). Inoltre, un gate automatico porterebbe ad un notevole incremento della sicurezza, dell'accuratezza dei dati acquisiti e una sensibile riduzione dei tempi necessari per le procedure di ispezione e transito dei mezzi. La realizzazione di tale intervento risulta pertanto necessaria al fine di accompagnare l'aumento di capacità del terminal a fronte dell'incremento dei volumi di traffico in previsione. Con l'attuale gate, al termine del presente piano di sviluppo (e quindi con l'aumento dei container movimentati anche attraverso il flusso camionistico in import ed export), il terminal registrerebbe certamente degli importanti rallentamenti di traffico di camion in entrata/uscita dal Molo VII, rischiando di portare altresì al congestionamento del transito dei mezzi circolanti all'interno delle altre aree portuali. L'intervento in questione risulta pertanto necessario e necessariamente deve essere eseguito non appena demolita la palazzina direzionale (si rimanda all'intervento 9) considerando che l'attuale gate del terminal è inserito al suo interno (significa che demolendo l'edificio si andrebbe a demolire anche il gate esistente).		
intervento 11 - A carico dell' impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	11° intervento da eseguirsi (per le motivazioni si rimanda alla descrizione dell'intervento)	01/07/2030	30/06/2034
	Tipologia d'intervento	Installazione di nuovi rack reefer - creazione di un nuovo parco reefer (per il deposito ottimizzato dei container refrigerati)		
	Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede l'installazione di nuovi rack reefer (struttura in carpenteria metallica affianco la quale possono essere depositati ambo i lati della stessa dei container reefer in cataste costituite da colonne di quattro container posizionati uno sopra all'altro) per un numero sufficiente a raggiungere una capacità ricettiva in grado di far fronte ai volumi di traffico futuri dei container refrigerati. Le fasi di lavoro prevedono la realizzazione dei cunicoli attraverso quali verranno predisposte le linee per il passaggio degli impianti, la realizzazione in opera delle fondazioni in c/c armato a sostegno della sovrastruttura ed una volta avvenuta la maturazione del getto per le opere di fondazione si passerà alla realizzazione dei telai metallici a servizio del nuovo parco Reefer ed alla predisposizione di tutti i collegamenti e gli impianti a servizio dei container. L'intervento è necessario considerando che senza tali rack, i container refrigerati devono essere posizionati in cataste costituite da colonne composte da al massimo due container (questo per consentire ai lavoratori addetti all'allaccio e lo slaccio di container di raggiungere con la scala i container posizionati in secondo tiro in altezza). Tale situazione, considerando l'aumento di volumi di container refrigerati previsto per il futuro, comporterebbe un enorme spreco di spazio a terra a discapito della capacità complessiva del terminal.		

Programma dei lavori necessari ed imprescindibili al raggiungimento degli obiettivi			Data d'inizio lavori	Data di fine lavori
intervento 12 - A carico dell'impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	12° intervento da eseguirsi in ordine temporale	01/07/2043	31/12/2044
	Tipologia d'intervento	Allungamento della banchina ovest del terminal (testata del Molo VII) per un'area di estensione di ulteriori 13.000 mq (100x130)		
	Descrizione dell'intervento	Tale intervento consentirebbe di aumentare l'area di stoccaggio a disposizione del terminal e di beneficiare di un aumento di capacità del terminal pari a quasi il 35% rispetto alla situazione attuale. L'area in questione, verrebbe anch'essa operata attraverso l'utilizzo delle gru RTG meglio descritte ai passi precedenti.		
intervento 13 - A carico dell'impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	13° intervento da eseguirsi in ordine temporale	01/07/2048	31/12/2049
	Tipologia d'intervento	Allungamento della banchina ovest del terminal (testata del Molo VII) per un'area di estensione di ulteriori 13.000 mq (100x130)		
	Descrizione dell'intervento	Tale intervento consentirebbe di aumentare l'area di stoccaggio a disposizione del terminal e di beneficiare di un aumento di capacità pari a quasi il 45% rispetto alla situazione attuale. L'area in questione, verrebbe anch'essa operata attraverso l'utilizzo delle gru RTG meglio descritte ai passi precedenti.		
intervento 14 - A carico dell'impresa concessionaria	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	14° intervento da eseguirsi in ordine temporale	01/01/2060	30/06/2064
	Tipologia d'intervento	Allungamento della banchina ovest del terminal (testata del Molo VII) per un'area di estensione di ulteriori 40.000 mq (100x400)		
	Descrizione dell'intervento	Tale intervento prevede l'allungamento della banchina sud del terminal (e quindi l'aumento della lunghezza d'ormeggio disponibile) e l'aumento dell'area di stoccaggio disponibile con il conseguente beneficio in termini di aumento di capacità del terminal pari a quasi il 70% rispetto alla situazione attuale. L'area in questione, verrebbe anch'essa operata attraverso l'utilizzo delle gru RTG meglio descritte ai passi precedenti. La banchina sud verrebbe attraversata dalle nuove gru STS.		
intervento 15 - A carico dell' AdSP MAO	Ordine di priorità temporale nell'esecuzione dell'intervento	15° intervento	01/01/2024	31/08/2024
	Tipologia d'intervento	Demolizione e smaltimento di una gru STS di banchina prossima a fine vita, al fine di lasciare lo spazio all'introduzione di una nuova gru STS più performante		
	Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la demolizione e lo smaltimento di una gru di banchina STS.		

*compatibilmente con le risultanze del confronto sulle specificazioni tecniche di cui all'articolo 5.1, comma 2, dell'Accordo di indirizzo procedimentale.