

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Monito di Psa sulla sovraccapacità portuale nei container in Italia

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 5th, 2023

**Genova** – Con i volumi complessivamente movimentati nei suoi tre terminal italiani grossomodo invariati rispetto al 2022, quello che volge al termine non sarà ricordato come un anno memorabile per Psa Italy, ma, considerando l’andamento generale della portualità italiana, poteva anche andare peggio (sorvolando sui risultati finanziari che presumibilmente si confermeranno più che soddisfacenti per l’azionista, il gruppo singaporiano Psa).

Questi risultati sono stati illustrati dal managing director Roberto Ferrari in un evento pre-natalizio organizzato a Genova, sede dell’ammiraglia Psa Genova Pra’, il maggior terminal gateway italiano, e del terminal Sech, cui si aggiunge la veneziana Vecon. A quest’ultima il gradino più alto del podio, con un +10% che varrà, stando alle proiezioni, 336mila Teu, seguita da Sech (+6% e 247mila Teu), a compensare il -3% di Pra’ (1,47 milioni di Teu).

Significativo però come Ferrari evidensi che, in un senso o nell’altro, le oscillazioni non rappresentano traffico aggiuntivo o perduto: “La crescita di Venezia è pressoché interamente imputabile a un paio di servizi spostatisi dal terminal concorrente (il vicino Tiv partecipato dal gruppo Msc, *n.d.r.*). Quello venuto meno a Pra’ è tutto traffico spostatosi a Vado (Gateway, *n.d.r.*) e lo stesso dicasi per il terminal Bettolo (anch’esso in calo nel 2023, *n.d.r.*)”.

Una considerazione che per il manager è funzionale non solo in ottica lavoro – “in un sistema portuale forse il fornitore di manodopera temporanea dovrebbe essere uno”, a seguire le oscillazioni interne al sistema stesso – ma anche e soprattutto in chiave infrastrutturale: “Quando si progettano grandi infrastrutture portuali da realizzare con soldi pubblici bisognerebbe chiedersi prima se il mercato che giustifichi l’aumento della capacità ci sia e, in secondo luogo, verificare che le strutture logistiche a monte delle banchine siano adeguate. Qui si punta tutto sul Terzo valico che, ammesso e non concesso sia pronto nel 2026, arriverà a Tortona” ha detto Ferrari, diplomaticamente attento a non menzionare espressamente la nuova diga e i riempimenti previsti a Genova Sampierdarena.

Il tema tocca direttamente Psa, perché il brusio sulla possibilità, nell’ambito del nuovo piano regolatore portuale in gestazione, di un cambio di destinazione d’uso per Sech, direzione passeggeri, è costante: “Abbiamo una concessione fino al 2047 (2053 Pra’ e 2049 Vecon) incardinata su un piano di investimenti da 120 milioni di euro già avviato, che in larga parte

difficilmente sarebbero ‘riutilizzabili’ altrove. Questo è il presente e al momento nulla di diverso ci è stato prospettato. E per le ragioni di cui sopra – ha aggiunto Ferrari con riferimento all’ipotetico ‘scambio’ con nuove superfici a Pra’, siano quelle enormi ventilate a marzo, sia il più ‘leggero’ ampliamento a mare del lato ponentino del terminal già previsto dal Prp vigente – è da vedere che la cosa abbia un senso. Noi vogliamo portare a compimento il piano di Sech, non abbiamo controposte da fare”.

Il capitolo investimenti – “45 milioni a Genova in meno di due anni, 78 programmati per Venezia a fine concessione” – riporta il focus sul mercato. E qui per Ferrari è ormai un mantra: “L’unica possibilità di crescita è l’allargamento dell’utenza a un bacino più ampio, verso nord. Servono come detto infrastrutture di terra adeguate e uno sforzo commerciale che abbiamo intrapreso, con apprezzabile successo seppur con difficoltà iniziali del nuovo servizio ferroviario avviato verso Stoccarda nei mesi scorsi. E c’è la logistica retroportuale: “Oltre all’operazione fatta a Duisburg coltiviamo l’ambizione di diventare operatore logistico. In Nord Italia lo sguardo è rivolto ad aree come Milano, Padova e Bologna. Certo da parte nostra occorre anche un continuo adeguamento e potenziamento dell’equipment di banchina”.

Ecco quindi nuove gru, rinnovamento del parco tecnologico generale, passaggio da alimentazione diesel ad elettrica per i mezzi di piazzale, realizzazione di pannelli per l’autoproduzione di energia (mentre, per quanto Ferrari abbia escluso al momento la trazione ferroviaria, resta aperta la pista manovre con FuoriMuro): “Il mercato sta cambiando e dobbiamo adeguarci. I liner continuano a puntare sul gigantismo, reagendo all’eccesso di stiva con diminuzione delle toccate e blank sailing, il che per noi si traduce in minore regolarità e aumento della portata dei picchi”.

Un trend che sembrerebbe imporre un maggior ricorso al fornitore di manodopera temporanea ex articolo 17 (Culmv), quando al contrario a Pra’ le giornate diminuiscono e, soprattutto, gli impiegati diretti aumentano: “Le 30mila giornate perse dalla Compagnia Unica (in tutto il porto, *ndr*) si spiegano con i due servizi di linea (uno di Maersk e l’altro di Cosco, *ndr*) persi da Genova Pra’ in favore di Vado Gateway. Poi ci sono il fattore tecnologico e l’automazione: “Servono – ha concluso Ferrari – professionalità nuove, che fatichiamo a trovare e che quindi, anche attraverso partnership con enti di formazione, tendiamo a plasmare direttamente e quindi a internalizzare. E questo è ancora poco, perché il boom dell’intelligenza artificiale avrà impatti significativi su modalità e tipologie del lavoro, anche in porto. Solo che non sappiamo quando e come esattamente ciò avverrà: farsi trovare pronti è la nostra grande sfida”.

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

This entry was posted on Tuesday, December 5th, 2023 at 1:10 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.