

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il maxi investimento di Psa a Genova e i numeri da conoscere (VIDEO)

Nicola Capuzzo · Thursday, December 12th, 2024

L'eco dell'annunciato investimento da 960 milioni di euro che il gruppo terminalistico Psa sta predisponendo per la parziale automazione del principale terminal container gestito in Italia, il Psa Genova Pra' (in calce il video promozionale diffuso in occasione della presentazione alla stampa), è destinato a risuonare per diverso tempo sulle banchine genovesi (e non solo), anche considerato che si manifesta mentre la locale Autorità di sistema portuale sta disegnando il nuovo Piano regolatore portuale.

I numeri presentati, infatti, considerando che arrivano a metà della gestione sessantennale del primo terminal gateway italiano da parte del gruppo singaporiano, appaiono rilevanti, tanto più se comparati a quanto avviene nel resto degli scali nazionali.

Integrando i dati forniti fino al 2019 dall'Autorità portuale (anno in cui è cessata la pubblicazione degli investimenti effettuati dai concessionari) con i bilanci della società, si osserva come fino al 2023 Psa abbia investito a Pra' (al netto degli investimenti finanziari) circa 400 milioni di euro (470 milioni complessivamente secondo la società). Nei primi trent'anni di attività, sono stati cioè investiti ogni anno mediamente circa 13,5 milioni di euro, con un tasso di crescita medio annuo che è stato dal 2007 del 5,2%. Investirne 960 in un orizzonte di 10 anni (la società ha parlato di 5-6 anni a partire dall'avvio dei lavori) significa più che raddoppiare il ritmo di crescita degli investimenti, con un incremento annuo medio del 13%.

Non meno significativa l'operazione appare se la si guarda dal punto di vista dei volumi di traffico. Psa non ha reso noto quale sia il target di movimentazioni da effettuare, ma solo la capacità del terminal una volta effettuato l'investimento, che salirà dagli attuali 2 milioni circa a 3,2 milioni di Teu. Psa Pra' a fine 2004 movimentava 891mila Teu, a fine 2024 saranno (secondo previsioni) 1 milione 449mila, per una crescita media annua inferiore al 2,5%.

A questi ritmi per arrivare alla soglia dei 2 milioni di Teu (62,5% della futura capacità, contro il 75% attuale), ammesso che non ne occorran di più per salvaguardare, col terminal più produttivo, gli attuali livelli occupazionali, occorrerebbero 14 anni e mezzo; 11 anni se si arrivasse a crescere ogni anno al 3,3% (che è la stima citata da Psa per la crescita dei traffici container nei porti del Mediterraneo nei prossimi anni). Roberto Ferrari, amministratore delegato di Psa in Italia, ha peraltro assicurato che "l'obiettivo non è crescere cannibalizzando il traffico di terminal e scali

limitrofi, bensì contendere quello afferente alla Germania meridionale che usa i porti nordeuropei”.

Dati questi numeri, la verifica della fondatezza di tali assunti – contendibilità di almeno 600mila Teu al Northern Range, modalità, tempi e ipotesi infrastrutturali esogene sottese – e la definizione di una tempistica di riferimento dovranno essere inquadrati con chiarezza dall’Autorità di sistema portuale e dalla politica nazionale nella valutazione dell’operazione. Un errore di calcolo nel rapporto fra la crescita della produttività prospettata da Psa e la conseguente crescita della produzione che ne deve derivare potrebbe infatti generare effetti importanti su altri fattori e sull’indotto, in primis quello occupazionale, non solo interno (Culmv compresa) ma anche nei terminal del sistema ligure e del nord Tirreno.

**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, December 12th, 2024 at 10:30 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.