

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Record a Venezia, container stabili a Genova ma meno ferrovia nel 2025 di Psa

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 3rd, 2025

Genova – Il 2025 ha sorriso al gruppo terminalistico Psa soprattutto a Marghera, dove il terminal Vecon ha fatto segnare risultati operativi da record, un po' meno a Genova, dove torna però fortemente d'attualità il progetto di automazione e di razionalizzazione dei piazzali a Pra'.

“Di questo nostro progetto da 900 milioni di euro per Genova si era iniziato a parlare l'anno scorso ma con i commissari straordinari della port authority le interlocuzioni erano quasi inesistenti. Ora il nuovo presidente sta facendo una squadra nuova e quindi speriamo che i progetti vengano portati avanti con un po' più di determinazione e celerità. Con Paroli ci sono state le prime interlocuzioni, sembra ci sia la volontà all'interno dell'Adsp di darsi una veste nuova; auspiciamo che anche i risultati siano diversi” ha detto l'amministratore delegato Roberto Ferrari durante la conferenza stampa di fine anno. “Non è stato facile – ha proseguito l'a.d. – mantenere attivo all'interno di Psa questo progetto da 900 milioni su Pra' per efficientare il terminal, speriamo che l'Adsp ci consenta di chiudere in modo veloce. Siamo convinti che sia l'unico modo per mantenere il terminal competitivo nel lungo termine”. Come già spiegato lo scorso anno il numero di Psa ritiene che Culmv “dovrà seguire l'evoluzione del lavoro di Psa, non diminuirà il numero di lavoratori ma cambieranno le professionalità. L'attività che si riduce in piazzale per l'automazione sarà compensata da altre funzioni accessorie e dall'aumento dei volumi containerizzati e della ferrovia secondo Ferrari ma “ci vorranno 5-8 anni per la trasformazione del terminal. Serviranno cambio di skill e generazionale nel lavoro portuale”.

Nel breve termine Psa spera di “arrivare a firmare un Mou con l'Adsp” perché il maxi-investimento in programma nel terminal di Pra' porta con sè in parallelo anche il dragaggio dei fondali per poter accogliere le grandi navi portacontainer di ultima generazione. “Oggi il 50% dello spazio del terminal è dedicato alla viabilità mentre con il modello nuovo (con gru perpendicolari alla banchina) gli spazi riservati alla viabilità scenderanno al 25%” ha aggiunto Ferrari. Precisando che “la capacità del Psa Genova Pra' da 2,2 milioni di Teu/anno salirà a 3,2 milioni di Teu. Il dragaggio nominale attuale è di -15 metri ma servirebbe arrivare a -19/-20 metri perché una grande nave a pieno carico pesca -17,5 metri”.

Nell'occasione è stato preannunciato che Psa Sech chiuderà il 2025 con una stima di 305 mila Teu (+35 circa), superando il dato del 2024 pari a 295 mila Teu, mentre Psa Genova Pra' rimarrà sostanzialmente stabile con un risultato stimato pari a 1.425.633 Teu. Anno record invece per Psa

Venice-Vecon con circa 340 mila Teu imbarcati e sbarcato nell'esercizio in corso, superiori al precedente primato ottenuto nel 2023 (con 337.032 Teu).

Ferrari ha sottolineato che l'anno è stato caratterizzato da una progressiva concentrazione dei volumi su navi di dimensioni maggiori, con un numero complessivo di toccate inferiore rispetto al 2024; una dinamica che ha generato picchi operativi ancora più marcati e alternati a fasi di minore attività. In calo il traffico ferroviario, attestato a circa 167.433 Teu contro i 228.000 TEUs del 2024: una contrazione dovuta principalmente ai lavori di Rfi che ad agosto hanno limitato la capacità della linea ferroviaria di Pra'.

“Nel 2025 abbiamo già avuto un calo del trasporto ferroviario e anche nel 2026 ci saranno interruzioni per lavori sulla rete Rfi perché dovranno essere terminati entro le scadenze imposte dal Pnrr” ha ricordato Ferrari. “Gli interventi per noi impatteranno soprattutto sulla linea Genova-Milano; speriamo sia un sacrificio da sopportare per avere un boost nei prossimi anni. I primi effetti sono stati che i camion da 1.800/1.900 sono tornati a essere 2.400 al giorno qui a Pra'. Quindi i container sono tornati dalla ferrovia alla strada”.

Entro Natale sono previste le consegne delle nuove gru E-Rtg completamente elettriche, prodotte da Zpmc e parte di un piano destinato a migliorare l'efficienza dei piazzali e ridurre l'impatto ambientale. Sei nuove unità sono destinate al terminal di Psa Genova Pra' e tre a quello di Psa Venice-Vecon (dove arriveranno proprio il giorno di Natale), mentre Psa Sech, dopo aver completato il percorso di remotizzazione del nuovo equipment ferroviario con la gru Kuenz inaugurata lo scorso aprile, si prepara per le due nuove gru di banchina, previste arrivare a febbraio.

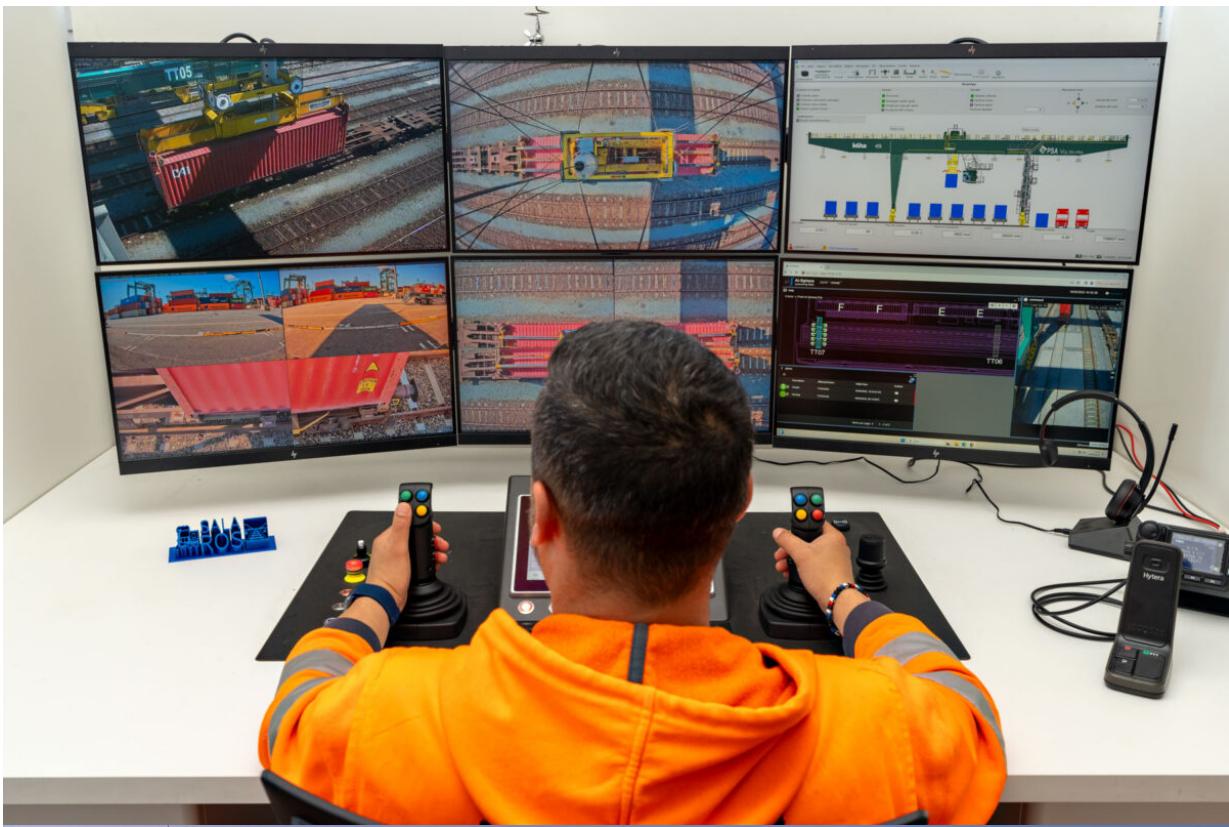
Per Psa la vera speranza di penetrazione verso il Centro Europa (e quindi di crescita futura) è il potenziamento della capacità ferroviaria “ma – ha domandato Ferrari – ci sarà capacità sufficiente per passare da 12 a 50 treni/giorno? 20mila treni/anno in più? Per competere con il Nord Europa dovremo essere efficienti fino al confine con la ferrovia attraverso il Terzo Valico ma non è sufficiente arrivare solo fino a Tortona. I soldi per il potenziamento della linea ferroviaria da Milano fino alla Svizzera non sono ancora neanche stanziati”.

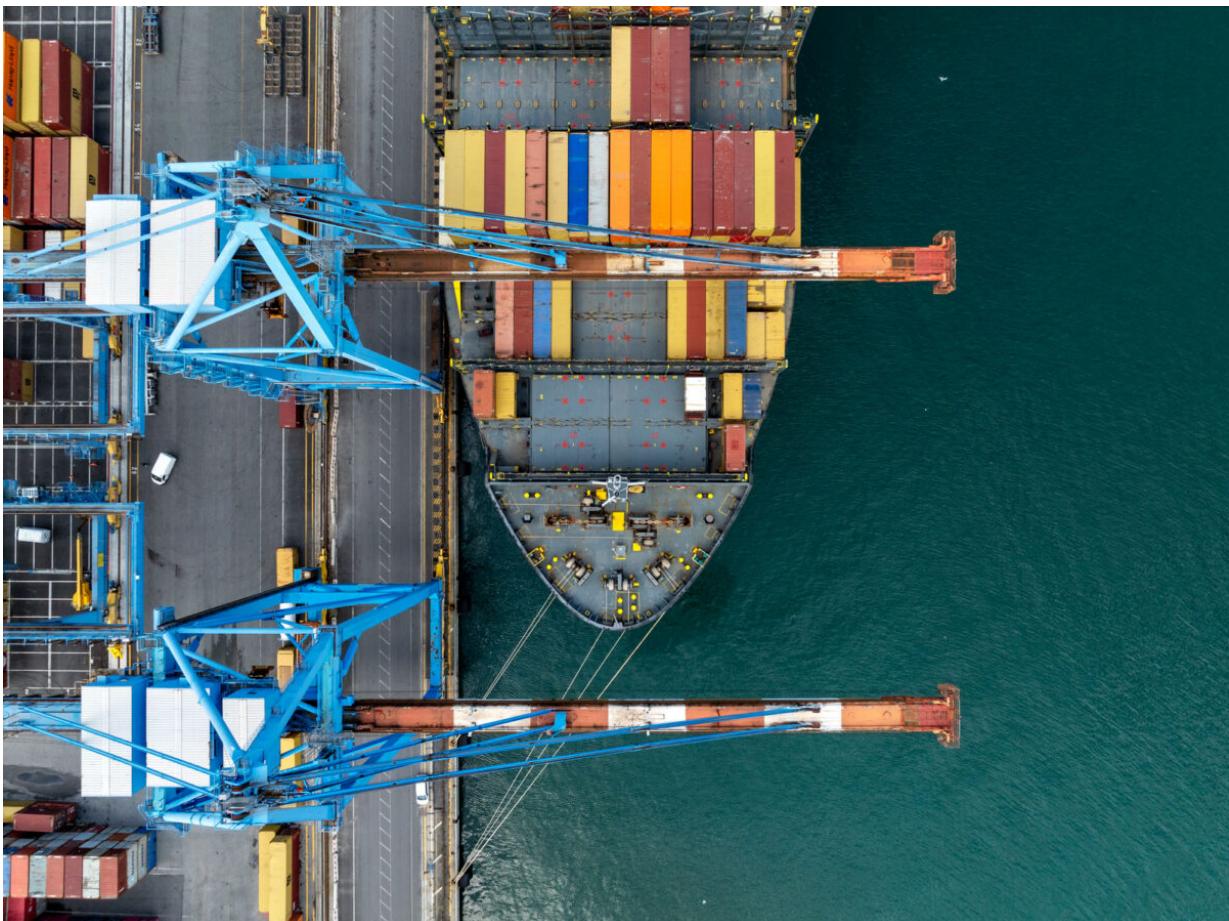
N.C.

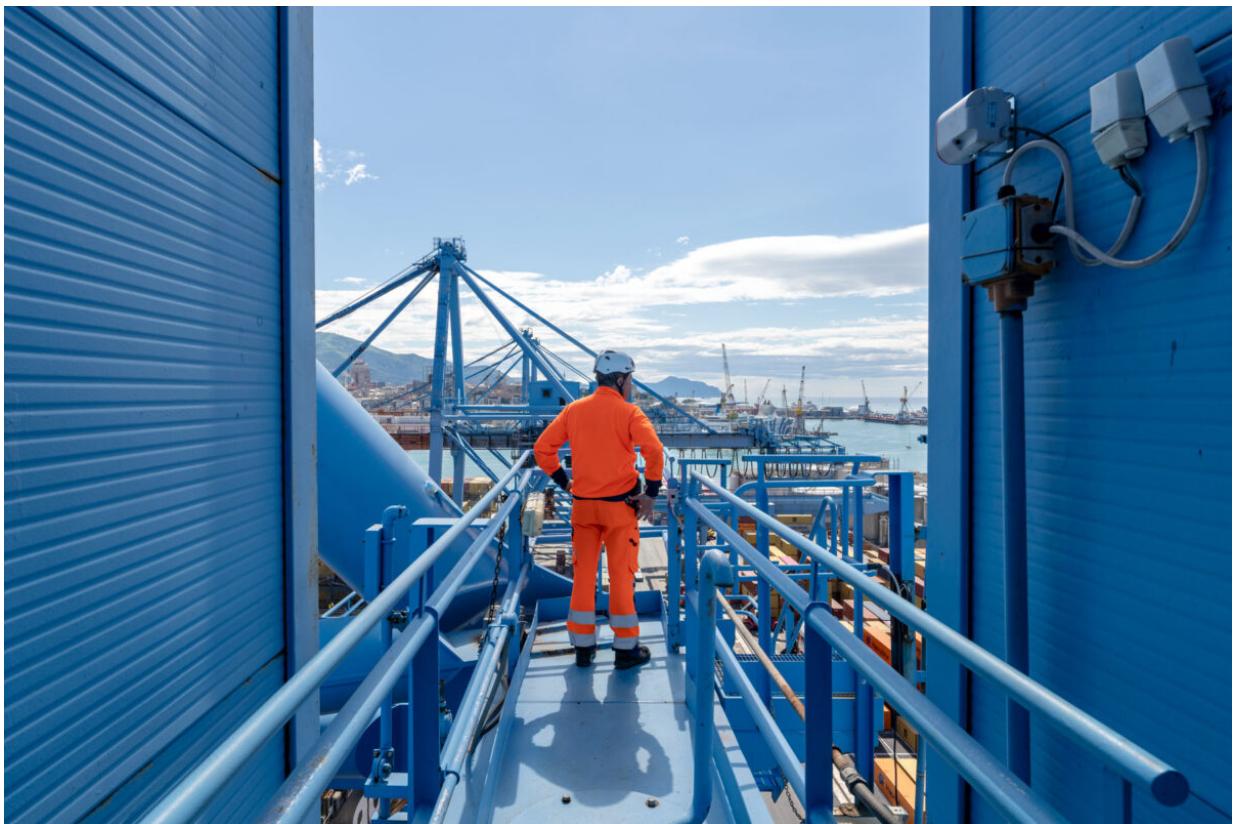
ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**









This entry was posted on Wednesday, December 3rd, 2025 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.