

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Prende forma il puzzle della pace sulle banchine del porto di Genova

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 24th, 2026

Con il “framework agreement” firmato a Singapore da Psa con il presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Matteo Paroli, alla presenza del viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, per il porto di Genova si apre una nuova importante fase di investimenti ma anche e soprattutto una ritrovata pace sui moli dopo anni di battaglie legali senza esclusione di colpi.

“L’intesa firmata tra Psa e Autorità portuale di Genova e Savona sblocca un miliardo di dollari di investimenti privati su un’infrastruttura strategica per il Paese. L’accordo porterà il terminal Psa di Pra’ fino a 3 milioni di Teu annui e prevede ampliamenti molto più contenuti rispetto a quanto stabilito dal piano regolatore del 2001, razionalizzando spazi e opere a mare. Tra i punti chiave dell’intesa infatti c’è anche una riduzione degli impatti ambientali con una crescita ordinata. Un accordo che rafforza il ruolo del nostro Paese come hub logistico di riferimento nel Mediterraneo. Genova diventa così un modello replicabile per la blue economy di sviluppo sostenibile e industriale”. Queste le parole del deputato e viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, al termine dell’incontro a Singapore.

Che si andasse verso un nuovo puzzle di accordi e una rinnovata serenità in banchina lo si era intuito già da una dichiarazione dello stesso Paroli rilasciata in un’intervista a *Repubblica* a metà gennaio: “Vogliamo superare questa lunga fase di contenziosi, a partire da quelli sull’area Spinelli-Hapag Lloyd, per proseguire con tutti gli altri. Per questo – aveva aggiunto – stiamo definendo le procedure per superare i contenziosi precedenti. In questo modo si possono avviare investimenti rilevantissimi per potenziare le infrastrutture di alcuni terminal. Parlo di un miliardo di euro (esattamente la cifra che Psa potrà procedere a investire con l’accordo oggetto del ‘framework agreement’, ndr). Stiamo limando i dettagli finali per avere un doppio beneficio, lo stop ai contenziosi e investimenti per un miliardo”.

Il presidente Paroli non lo aveva detto esplicitamente (non poteva farlo) ma è evidente che il via libera al [progetto proposto due anni fa da Psa](#) (e da allora in attesa di risposta) per rendere il terminal di Genova Pra’ il primo piazzale a elevata automazione in Italia va a braccetto con il ritiro dei ricorsi alla giustizia amministrativa contro il Genoa Port Terminal (Spinelli – Hapag Lloyd) e contro la stessa Autorità di sistema portuale genovese. Palazzo San Giorgio difficilmente potrebbe portare avanti un nuovo progetto e una nuova fase di sviluppo con il primo terminalista del porto se

nel frattempo non avesse risolto e azzerato le dispute concorrenziali e legali con lo stesso operatore e con gli altri soggetti coinvolti negli ultimi contenziosi.

Non a caso, in parallelo al via libera a Psa per investire 1 miliardo di euro in automazione e rinnovo del parco mezzi a Pra', risulta essere in dirittura d'arrivo anche la rinnovazione per Spinelli e Hapag Lloyd della concessione (fino al 2054) che il Comitato di gestione lo scorso 30 settembre aveva deliberato di volere rilasciare per sanare definitivamente l'annullamento sancito dal Consiglio di Stato con l'ormai storica sentenza di ottobre 2024. Spinelli avrà dei paletti (con criterio areale e non solo) per garantire che venga rispettata la prevalenza di traffico multipurpose anche se nel frattempo una legge appositamente approvata la scorsa estate stabilisce che la coerenza fra l'attività di movimentazione svolta (più merci varie che container) con quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale si debba intendere con riferimento agli ambiti portuali e non ai singoli terminal.

Questa stessa legge, unita al futuro prossimo Piano Regolatore Portuale dello scalo (Paroli lo ha promesso entro fine 2026), consentirà di rimettere a posto la coerenza fra i piani d'impresa dei terminal e l'ambito merceologico previsto per quelle aree oggetto di concessione sotto la Lanterna. Un problema che a Genova e in altri scali d'Italia riguarda diversi terminalisti, non solo il Genoa Port Terminal di Spinelli e Hapag Lloyd; anche questo sarà un elemento che certamente aiuterà a calmare gli animi sotto la Lanterna.

Paroli, in meno di un anno dal suo insediamento, sembra dunque essere riuscito a limitare i danni della principale bomba legale scoppiata nel porto storico di Sampierdarena negli ultimi due anni ma rimangono altri pezzi del puzzle ancora da sistemare per comporre il quadro della pace. Fra i dossier con le ceneri ardenti c'è ad esempio l'ex Terminal Messina (ora Imt Terminal) per il quale ancora recentemente, dai microfoni dell'emittente tv locale *Primocanale*, l'a.d. Ignazio Messina è tornato a parlare di risarcimenti da chiedere alla port authority per il ritardato (e non completato) riempimento fra i moli Ronco e Canepa. Ma c'è anche il dossier aperto (ripartito dal via) della cessione di Terminal San Giorgio proprio a Messina contro il quale si è opposto Grimaldi Group e per il quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato dovrà rifare l'istruttoria posticipando quindi l'epilogo di una questione intrecciata anche con il trasferimento dei depositi costieri di Superba da Multedo a Ponte Somalia.

Le autostrade del mare di Grimaldi potrebbero essere destinate ad approdare alle aree del terminal Psa Sech a calata Sanità ma i tempi di un eventuale trasferimento nella migliore delle ipotesi (gara pubblica e interessi di Msc permettendo) saranno molto lunghi perchè il gruppo terminalistico di Singapore certamente non rinuncerà a una fetta di banchina a Sampierdarena fino a quando non avrà completato il piano da 1 miliardo a Pra' (servirà quasi un decennio per arrivare in fondo). Senza considerare le possibilità di estensione del terminal container stesso a Pra' fino al rio San Giuliano previsto dal Piano regolatore portuale vigente e alla quale difficilmente il colosso asiatico rinuncerà anche nel prossimo piano di sviluppo dello scalo. Il viceministro Rixi ha garantito che non ci saranno altri riempimenti o ampliamenti del terminal di Psa a Voltri-Pra' e questa promessa potrà probabilmente essere rispettata nel medio-breve periodo; nel lungo termine non è però da escludere. Secondo il vicesindaco di Genova, Alessandro Terrile, la linea politica sul futuro del terminal di Pra' rimane appunto il confine del rio San Giuliano come limite dell'area portuale ma il Comune si considera nelle condizioni di escludere la necessità di nuovi riempimenti.

Questo ritorno alla calma sulle banchine aiuterà ad accelerare la composizione del nuovo puzzle futuro del porto di Genova ma per completare il disegno mancano ancora molte tessere da

posizionare.

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**

L'automazione farà il suo ingresso nel porto di Genova, firmato l'accordo fra Psa e Adsp

This entry was posted on Tuesday, February 24th, 2026 at 4:00 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.