

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il gioco d'anticipo di Psa Genova Prà che potrebbe penalizzare Msc a Bettolo

Nicola Capuzzo · Monday, February 3rd, 2020

Il via libera concesso dall'Ente nazionale aviazione civile (Enac) al terminal Psa Genova Prà per utilizzare ulteriori 400 metri di banchina dove operare le grandi gru alte 70 metri e ospitare in contemporanea tre navi portacontainer di ultima generazione potrà in qualche maniera condizionare i permessi che lo stesso ente rilascerà al nuovo terminal di Msc sorto su Calata Bettolo.

A spiegare le ragioni di questo destino incrociato è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, durante una sorta di incontro di inizio anno con la stampa. "L'estensione dell'autorizzazione a Prà si potrebbe forse ritenere ininfluenza rispetto a quanto succede a Sampierdarena ma così invece non è, perché le condizioni di accesso all'aeroporto per atterraggi e decolli lato Ponente e lato Levante hanno delle interdipendenze. Agli enti preposti quindi, nel momento in cui gli operatori dovessero chiedere ulteriori autorizzazioni o deroghe, ad esempio l'installazione di un deposito chimico in sponda sinistra del fiume Polcevera (presso il terminal Messina, ndr) o gru provvisorie o definitive a Calata Bettolo, queste nuove richieste verrebbero (e verranno) valutate da Enac nell'ambito di uno studio generale e integrato che tiene anche conto dell'estensione appena ottenuta dal porto di Prà. Questo non necessariamente in senso negativo ma sono elementi che integrano la valutazione".

Come dire che da adesso in poi qualsiasi richiesta che Msc farà a Enac in termini di altezze di gru da installare dovrà fare i conti con l'estensione operativa che il Psa Genova Prà ha appena incassato muovendosi in anticipo.

Signorini, riassumendo le ultime puntate dell'infinita telenovela relativa al nuovo terminal container destinato a nascere ai piedi della lanterna ma dove ad oggi ancora non si vedono container, ha detto: "Quando fu presentato il piano per Bettolo venne chiesto un parere a Enac in termini di pianificazione generale, quindi che lì ci potesse andare un terminal contenitori. La questione è che quando si procede alla richiesta di avvio operativo di un terminal bisogna chiedere un'autorizzazione specifica a Enac che la dà in quel momento sulla base di una valutazione aggiornata di tutti i nuovi ostacoli che eventualmente interessano tutta la superficie aerea dell'aeroporto".

Il tema sarà oggetto di discussione di un apposito tavolo che si riunirà con tutte le parti coinvolte a

breve: “Il 19 febbraio ci vediamo tutti. Servirà spiegare bene l’importanza dell’investimento e le sue caratteristiche tecniche, mostrare grande disponibilità a integrare la documentazione necessaria, sia alla Capitaneria di porto, sia a Enac, per poter dare l’eventuale autorizzazione e il via libera agli investimenti richiesti” ha proseguito dicendo il presidente della port authority. “Lo dico perché poi ognuno ha le sue responsabilità. Quando poi succede qualcosa si va a ricercare come mai non era stato sufficientemente valutato (quel rischio, *ndr*). Io capisco molto la cautela degli organismi tecnici che, quando devono dare l’autorizzazione a un accosto nave o a un aereo in arrivo, devono sempre avere la salute delle persone come primo tema. Posso capire che in un nodo infrastrutturale complicato come Genova ti chiedano una cosa in più e si deve avere la pazienza di fornirgliela. Sarà positivo poter avere attorno al tavolo tutte le persone che hanno voce in capitolo per poter autorizzare l’intervento”. Non sarà un incontro risolutivo ma potrebbe in ogni caso rappresentare una tappa importante per capire se e quali investimento Msc sarà autorizzato a realizzare nel suo nuovo terminal container genovese.

A proposito del consuntivo di traffici dello scalo nel 2019 il presidente della port authority Signorini ha infine affermato: “I dati definitivi li stiamo elaborando ma abbiamo chiuso il 2019 con un complessivo calo fra -2 e -4% dopo un 2018 che si era chiuso sostanzialmente in pari. A livello di Teu movimentati siamo a un +0,...% ma bisogna tenere conto che ci sono dentro anche i vuoti. Questo in parte riflette un andamento congiunturale ma è indubbio però che Genova, scalo che cresceva meglio e più degli altri porti della regione Mediterraneo, dal 14 agosto 2018 è entrata in una situazione di fibrillazione pressoché costante che ci ha sicuramente fatto perdere qualche punto percentuale fra minore crescita e crescita negativa”. Le tre cause sono state il crollo del ponte Morandi, le calamità naturali e i crolli delle infrastrutture autostradali secondo il presidente.

**AGGIORNAMENTO** del 4/2/2020 – h.7:00

A proposito della fusione fra Psa e Sech ieri è definitivamente tramontata l’ipotesi di inserire un emendamento al decreto Milleproroghe per abrogare la parte dell’articolo 18 comma VII della legge 84/1994 che vieta a ogni terminalista di detenere due o più concessione nello stesso porto per la movimentazione della medesima merceologia. Il deputato di Forza Italia Roberto Cassinelli ha annunciato il ritiro dell’emendamento.

**Nicola Capuzzo**

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

This entry was posted on Monday, February 3rd, 2020 at 7:00 pm and is filed under [Navi, Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.