

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

In partenza dal binario di Genova Pra' un nuovo treno container verso Austria e Germania

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 24th, 2021

In aggiunta all'ormai consolidato treno regolare con Basilea (Frenkendorf), il porto di Genova avrà da inizio gennaio (salvo imprevisti) un secondo collegamento oltreconfine da e per il Centro Europa. Più precisamente verso Austria e Germania (Baviera).

Lo ha appreso SHIPPING ITALY da diverse fonti di settore e lo ha confermato indirettamente Gilberto Danesi, presidente del gruppo terminalistico Psa, parlando dal palco del convegno 'Un mare di Svizzera 4' appena andato in scena a Lugano. "Attualmente – ha detto – il nostro treno con Basilea sta andando bene, riusciamo a offrire tre treni settimanali con Genova Pra' ma la nostra intenzione non è quella di fermarci qui ma di andare anche intorno a Basilea a raccogliere carico". Maggiori dettagli non sono stati rivelati, anche se danesi ha aggiunto che un annuncio pubblico è previsto nelle prossime settimane.

Secondo quanto ricostruito dalla nostra testata sarebbe in avanzato stato di progettazione un collegamento intermodale che garantirebbe al porto di Genova di arrivare in Austria e nel sud della Germania, nella Baviera. Questo treno vedrebbe coinvolti diversi attori fra cui Hupac e le ferrovie austriache Rail cargo Austria che, non a caso, [recentemente hanno annunciato un nuovo collegamento trisettimanale fra il terminal Wolfurt nell'ovest dell'Austria e i terminal svizzeri di Frenkendorf e Niederglatt](#) che consentirà una triangolazione con il capoluogo ligure. Il treno container di Psa, infatti (trazionato oggi da Captrain), utilizza come terminal capolinea a Basilea proprio quello di Frenkendorf. La sinergia fra le reti di Hupac e delle ferrovie austriache (Öbb Rail Cargo Group) consentirà di servire sia in import che in export i container con origine e provenienza l'Austria e la Germania meridionale.



Sempre in occasione del convegno ‘Un mare di Svizzera’, per il quale l’Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale [ha investito 16mila euro per partecipare](#), il presidente Paolo Emilio Signorini, ha spiegato che nei primi 10 mesi del 2021 sono stati 7.826 i treni merci partiti e arrivati nel porto di Genova (1.814 treni in più, pari a un +30,2%, rispetto allo stesso periodo del 2019), 319.787 i Teu trasportati (56.731 Teu in più; +21,6%) mentre il *rail ratio* è lievemente salito al 15,6%. Lombardia, Triveneto ed Emilia Romagna rappresentano la quasi totalità dei mercati di origine e destinazione dei convogli merci. Sempre il presidente della port authority ligure ha aggiunto che circa 10.000 Teu è il volume di container trasportati dal 1 gennaio al 31 ottobre dal servizio intermodale che collega Genova Pra’ con Basilea, così come anche Signorini conferma che “è in corso di approfondimenti un nuovo servizio di Hupac e Logtainer dal 2022”.

Angelo Betto, membro del Comitato direttivo di Spedlogswiss (sezione Ticino) nonché managing director della società di spedizioni Cippà Trasporti, ha evidenziato come Genova debba “fare ‘rimbalzare’ i container in porto per farli giungere rapidamente in Svizzera e viceversa. Deve diventare un terminal portuale a supporto del Ticino”.

Sia Gilberto Danesi (Psa) che Gian Enzo Duci (vicepresidente Confrasporto) hanno infine messo in evidenza il fatto che l’attuale elevata attenzione alla transizione ecologica può agevolare gli scali liguri nella competizione con i porti del Nord Europa nell’eterna sfida a intercettare traffici. “Da Anversa i container arrivano a Basilea a bordo di chiatte che consumano diesel, noi li facciamo arrivare con treni che consumano energia elettrica e quindi più green. Su questo al nord devono stare attenti” ha affermato il presidente di Psa in Italia. Duci dal canto suo ha sottolineato come, “in tempi di attenzione crescente da parte dei grandi caricatori all’impatto ecologico delle catene logistiche, 5 giorni di navigazione, e quindi di emissioni, in meno avvantaggiano non poco il porto di Genova”. Senza trascurare l’aspetto economico: “Un nolo marittimo dal Far East per un container verso l’Italia costa sui 10.000 dollari mentre verso i porti del Northern Range 12.000. Ci sono quei 2.000 dollari di differenza che rendono il transito dal Sud Europa oggi molto competitivo, nonostante servirebbe maggiore efficienza”.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, November 24th, 2021 at 3:51 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.