

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Lungo i binari dei container da e per i porti italiani

Nicola Capuzzo · Sunday, October 16th, 2022

*Questo approfondimento fa parte dei contenuti pubblicati all'interno dell'inserto CONTAINER ITALY:*

**CLICCA E LEGGI GRATUITAMENTE “CONTAINER ITALY – Edizione 2022” in formato Pdf**

Impresa ardua è riuscire a offrire una fotografia aggiornata e nitida della rete di treni container che si dipana da e per i porti italiani: la mappa è fitta e intrecciata e le novità, fortunatamente, si susseguono con una certa frequenza. Con la collaborazione di alcuni tra i maggiori operatori attivi nella Penisola – Mto, terminalisti e altri – SHIPPING ITALY ha provato a raccogliere le informazioni a disposizione, nel tentativo di offrire un quadro sintetico, porto per porto, dell’offerta ad oggi esistente. La panoramica è probabilmente non esaustiva: ciononostante la mappa che emerge è comunque piuttosto particolareggiata e interessante.

Guardando alla cartina dell’Italia, partiamo con i porti del Nord Ovest e innanzitutto con il (molto interconnesso dal punto di vista ferroviario) terminal di **Vado Gateway**. Dallo scalo risultano, operati da Logtainer, servizi regolari da e per Limito di Pioltello (5 a settimana in entrambe le direzioni), Rubiera (4 a settimana), Piacenza (3 a settimana), Interporto di Padova (2 a settimana), Rivalta Scrivia (1 a settimana).

Più complicato rendere minuziosamente la matassa di relazioni che ruota attorno al nodo portuale di **Genova**. Dallo scalo del capoluogo ligure la stessa Logtainer, facendo perno su Genova Marittima, che serve il bacino di Sampierdarena (incluso il terminal Psa Sech), opera collegamenti su Limito di Pioltello (4 a settimana in entrambe le direzioni), Interporto di Padova (3 a settimana) e Rubiera (2 a settimana), mentre da Voltri (ovvero dal terminal Psa di Genova Pra’) serve gli stessi scali intermodali di Limito di Pioltello (con 10 a settimana), Rubiera (10/settimana), Padova (7/settimana) e in aggiunta anche Pordenone (2 a settimana). I servizi container da e per Genova Psa Pra’ non si esauriscono qui. Il terminal è anche il fulcro del Southern Express, operato dalla società terminalistica in prima persona, ovvero il collegamento con la Svizzera lanciato nel 2018 che lo mette in relazione con il terminal Frenkendorf a Basilea, con frequenza trisettimanale.

Oltre che con le località già citate, da Genova Psa Pra’ risultano attivi servizi anche verso Rivalta Scrivia, Milano, Vittuone Arluno, Melzo, Piacenza, Verona, Pordenone e Reggio Emilia, alcuni dei quali operati da Medlog e da Gts (anche con Hannibal)

In particolare, la società barese riferisce di svolgere collegamenti container da Genova (al servizio di genoa Port Terminal e Psa Genova Pra') con Padova (7 a settimana, con Contship Italia), Milano (identica frequenza), Piacenza (2 a settimana), Reggio Emilia (2 a settimana).

Sul porto di Genova è naturalmente attivo anche il braccio intermodale-logistico di Msc, ovvero Medlog. La società – che opera dal terminal di Psa Pra' e, per quel che riguarda il bacino portuale di Sampierdarena, al servizio del terminal di Bettolo (con treni instradati su terminal Imt) – riferisce di operare complessivamente dallo scalo treni da e per Padova (9 a settimana), Marzaglia (5 a settimana), Brescia (3 a settimana), Milano (3 a settimana), Rivalta Scrivia (12 a settimana) e Torino (3 a settimana).

Più semplice ripercorrere le attività ferroviarie container di La Spezia. Operato da Gts, agli atti risulta un servizio container bisettimanale verso Reggio Emilia, mentre Contship, cui fa capo il terminal Lsct, opera tre volte al giorno un collegamento con Melzo.

Forte la presenza nello scalo di Medlog, per la quale **La Spezia** è a oggi il porto tra quelli del suo network con il maggior numero di collegamenti. La società ne opera infatti da e per Padova (15 a settimana), Marzaglia (pure 15 a settimana), Pordenone (3 a settimana), Verona (3 a settimana), Bologna (8 a settimana), Rivalta Scrivia (6 a settimana), Brescia (3 a settimana), Torino (3 a settimana), Milano (6 a settimana), Agognate (3 a settimana) e infine Trento (3 a settimana). Sullo scalo è attiva anche Logtainer (da La Spezia Marittima) con 14 circolazioni ogni sette giorni da e per Rubiera.

Scendendo lungo il Mar Tirreno, è quindi il turno di **Livorno**. Logtainer risulta operare, dal nodo di Calambrone, collegamenti per trasporto container regolari da e verso Rubiera (13 a settimana), Padova (6 a settimana) e Pordenone (2 a settimana). Nello scalo è attiva anche Medlog, che serve pure Padova (9 servizi a settimana a/r) nonché Bologna (2 a settimana), Marzaglia (9 a settimana), Trento (3 a settimana). Gts riferisce inoltre di operare un collegamento con frequenza bisettimanale dallo scalo verso Reggio Emilia.

Scendendo ancora più a sud, si arriva quindi a **Gioia Tauro**, scalo dove il padrone di casa, Msc, tramite Medlog, opera treni container regolari da e per Padova, Bologna, Nola e Bari, tutti con frequenza di tre circolazioni a settimana.

Risalendo la Penisola dal versante adriatico, si passa poi a **Ravenna**. Qui Medlog opera tre treni a settimana, in entrambe le direzioni, da e per Milano e Marzaglia. Tre sono inoltre le relazioni settimanali indicate anche da Contship tra lo scalo e l'hub di Melzo a cui se ne aggiungono altre di Mercitalia con Marzaglia.

Fortissima poi, come noto, la vocazione ferroviaria di **Trieste**, porto raggiunto da una rete fittissima di collegamenti con varie destinazioni dell'Europa centro orientale. Centrale in questo senso il ruolo di Alpe Adria, che mette in relazione lo scalo con, in Italia, Cervignano (2 frequenze a settimana andata e ritorno stando al sito web della società), Padova (3 a settimana) e Pordenone (1 a settimana). All'estero le destinazioni servite sono Basilea, Wolfurt, Glengen, Bettembourg, Ludwigshafen, Monaco, Norimberga, Colonia, Duisburg, Villach, Salisburgo, Burghausen, Wels, Linz, Vienna, Paskov, Dunajska e Budapest. Nello scalo Logtainer opera tre servizi a settimana in entrambe le direzioni verso Busto Arsizio, mentre Medlog lo collega con Milano (3 volte a settimana a/r), Padova (2 volte a settimana) e Pordenone (una volta a settimana).

Lo scenario fin qui tratteggiato pare piuttosto articolato e vivace. A mettere a rischio l'offerta italiana (e forse non solo) di trasporto ferroviario di container potrebbe essere però il caro-energia

che impatta sull'attività di trazione ferroviaria. Questa, secondo Medlog, "nel corso del 2022 sta proseguendo drammaticamente un trend di incremento già avviato nel 2021". Riportando dati di Rfi, l'azienda evidenzia come nel terzo trimestre dell'anno l'aumento del costo di energia elettrica da trazione ferroviaria per KWh su rete tradizionale a 3kVcc sia stato pari in media al +178% rispetto allo stesso periodo del 2021 e al + 517% rispetto ai valori del 2020. "Per un'impresa ferroviaria che percorre 3 milioni di km annui, tale trend si traduce in extra-costi 2022 vs 2021 pari a circa +2 milioni di euro" sottolinea l'operatore di Msc, secondo il quale questo extra-costo non può essere assorbito internamente né può essere riversato totalmente sul mercato "se non a discapito di una sostanziale perdita di quota modale ferroviaria".

Considerazioni sul caro-energia a parte, per il trasporto via ferro di container molte opportunità sono comunque all'orizzonte. Parlando in particolare delle proprie realtà italiane, il gruppo Psa ricorda come molte di queste occasioni di crescita saranno offerte dallo sviluppo infrastrutturale. "In questo senso attendiamo il completamento dei lavori che interessano l'area del terminal di Genova Pra', che porteranno nel giro di circa 2 anni alla costruzione di ulteriori sette binari da 750 metri; con l'entrata in funzione del Terzo valico sarà possibile operare treni da 750 metri, secondo lo standard europeo, con un aumento della competitività in Sud Europa".

Interessanti anche le prospettive nel nodo di Venezia, dove Psa opera il terminal PSA Venice-Vecon: questo "ha alle spalle, a meno di trenta chilometri, l'interporto di Padova e l'interposto di Pordenone; tuttavia, sono in fase di studio alcuni progetti per intercettare nuove opportunità e sfruttare al massimo la capacità ferroviaria del terminal."

Più di carattere generale le considerazioni di Gts, che principalmente offre i suoi servizi in partnership con Gruppo Spinelli, Cma Cgm, Hannibal e Dhl, il quale vede criticità nella congestione delle infrastrutture italiane e nel fatto che i tempi garantiti dal trasporto su treno non sono sempre "iper-competitivi", oltre che naturalmente nel fatto che non tutti gli scali italiani siano collegati alla ferrovia. Oltre ai vantaggi in termini di sostenibilità ambientale, i punti di forza dell'intermodalità sono però, ritiene, l'elevata sicurezza del trasporto (dato che il mantenimento dell'integrità del carico durante il trasferimento riduce al minimo i rischi di furto e danneggiamento) e l'ottimizzazione della flotta stradale, con ricadute positive anche sul traffico.

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

**EDIZIONE 2022**

# CONTAINER ITALY

PDF  
interattivo

Click  
AND  
read

**S** SHIPPINGITALY.IT  
**S** SUPPLYCHAINITALY

This entry was posted on Sunday, October 16th, 2022 at 9:00 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.

