

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Dopo il mare e il cielo, ecco perchè il Comandante vuole scendere a terra

Nicola Capuzzo · Friday, May 5th, 2023

Dopo il mare e il cielo (con la nuova società Msc Air Cargo), il prossimo terreno di conquista per Mediterranean Shipping Company sarà la terra. Un percorso di integrazione verticale lungo la catena logistica per la verità già iniziato, non solo in Italia, ma è al trasporto terrestre e allo stoccaggio e distribuzione delle merci che il primo gruppo armatoriale al mondo nel business dei container guarda per accrescere ancora il suo dominio economico.

“Abbiamo un programma di crescita molto importante per le navi da carico e anche nel settore passeggeri. Poi ci sviluppiamo con tutto ciò che c’è intorno perché ormai la logistica è integrata. Io penso che in futuro la logistica terrestre debba essere fatta dagli armatori” [ha detto chiaramente l’armatore di origini sorrentine Gianluigi Aponte nell’intervista pubblicata su SHIPPING ITALY.](#)

Negli ultimi anni sono state costituite, sia in Italia che in diversi paesi esteri, prima la società di spedizioni intermodali Medlog, poi l’impresa ferroviaria Medway e da ultima la società di autotrasporto Medtruck. A queste potrebbe aggiungersi Italo per il trasporto ferroviario di passeggeri diretti (anche) alle navi da crociera e ai traghetti del gruppo.

Lo scorso novembre a Monfalcone, in occasione della consegna da parte di Fincantieri della nuova nave Msc Seascope, il genero Pierfrancesco Vago (spostato con Alexa Aponte) che di Msc Crociere è presidente esecutivo, aveva detto: “L’obiettivo del Gruppo Msc è quello sviluppare un sistema trasportistico e logistico che – essendo in Italia storicamente troppo parcellizzato – ha impedito al nostro Paese di competere con realtà internazionali più strutturate. Vorrei sottolineare che l’integrazione verticale delle modalità di trasporto non è un’invenzione degli armatori. Ma è un tentativo di rispondere alle richieste di efficientamento e di organizzazione che continuano a provenire dal mercato. Anche a seguito del crescente sviluppo dell’e-commerce. Credo che, a riguardo, si possano sviluppare collaborazioni positive tra operatori globali e operatori locali in un’ottica di sussidiarietà”.

Una collaborazione tra logistica e mondo dell’e-commerce che in ambito associativo si è già tradotta nella nascita di Federlogistica, realtà aderente a Confcommercio-Confrtrasporto presieduta da Luigi Merlo (direttore delle relazioni istituzionali di Msc in Italia) e di cui Msc e Amazon rappresentano i due pilastri nonché i promotori. Di un possibile futuribile matrimonio si sente parlare ma al momento si parla di ‘fantalogistica’.

Sempre a proposito di logistica c'è un altro passaggio meritevole di attenzione nelle parole di Aponte ed è quello che riguarda le necessità di un retroporto alle spalle delle banchine genovesi: “Servirà un dry port nel basso Piemonte”. Il Rivalta Terminal Europa esiste già ed è un'azienda controllata dal gruppo belga della logistica Katoen Natie, mentre un nuovo progetto sta nascendo ad Alessandria, presso uno scalo ferroviario dismesso. «Secondo me meglio Rivalta Scrivia; il dry port deve essere relativamente vicino al porto e Rivalta Scrivia è più vicino. Tutte e due vanno bene, ma è meglio Rivalta Scrivia”.

Questo retroporto sta diventando nei fatti uno snodo logistico primario per Msc perché da qui passano quasi tutti i treni carichi di container che il gruppo ginevrino trasporta da e per i porti dal Nord Italia, sia quelli affacciati sul Mar Tirreno (Genova e Spezia) che sull'Adriatico (Ravenna, Venezia e Trieste). Un'acquisizione del Rivalta Terminal Europa potrebbe essere un'ipotesi concreta.

In cantiere c'è poi il nuovo progetto di un proprio inland terminal al centro della Pianura Padana, ovvero a Cortenuova, in provincia di Bergamo. Nel 2020 era stata costituita una società ribattezzata Cortenuova Freight Station partecipata al 60% da Medlog e al 40% dallo sviluppatore immobiliare Vitali che materialmente si occuperà di dar vita alla nuova infrastruttura intermodale di cui al momento si sono un po' perse le tracce.

Nelle intenzioni l'intervento si svilupperà su un'area di 330mila metri quadrati, raccordata alla ferrovia e costerà oltre 100 milioni di euro. “Grazie alla realizzazione della nuova Freight Station le merci raggiungeranno il nuovo polo intermodale, verranno sdoganate e da qui ripartiranno verso i cosiddetti last miles (ovvero le destinazioni finali di ultimo miglio, ndr) utilizzando esclusivamente il trasporto su ferro” era scritto nella relazione illustrativa. Esattamente il tassello mancante nel progressivo disegno di integrazione verticale della logistica terrestre avviato dal gruppo armatoriale Msc. Un hub logistico al centro dei corridoi europei Scandinavo – Mediterraneo, Reno – Alpi e di quello Europeo – Mediterraneo.

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

Intervista ad Aponte: “In futuro la logistica terrestre deve essere fatta dagli armatori”

This entry was posted on Friday, May 5th, 2023 at 4:50 pm and is filed under [Economia](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.