

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Psa e il porto di Genova riprovano a lanciare treni container con la Germania da Domodossola

Nicola Capuzzo · Thursday, June 5th, 2025

Monaco (Germania) – Le potenzialità e opportunità di maggiore penetrazione del trasporto ferroviario di merci (in container marittimi) dai porti liguri verso la Svizzera e la Germania rimangono promettenti ma la realtà dei fatti racconta che l'unico servizio diretto Genova – Stoccarda avviato dal gruppo terminalistico Psa con Hupac nel 2023 è stato interrotto alla fine dello stesso anno e ora si cercherà di tentare una nuova strada per collegare quel mercato. Non più, quindi, un treno blocco dalle banchine di Genova Pra' direttamente alla Germania (e viceversa) ma la stessa possibilità attraverso un trasbordo nell'inland terminal di Domodossola: praticamente la stessa soluzione ma con rese di transit time meno attraenti per caricatori e ricevitori.

Il tema è stato al centro di un convegno intitolato “What About the Southern Route?” organizzato dall’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale insieme alla Italian-German Chamber of Commerce durante la fiera Transport Logistic di Monaco. Per l’occasione sono stati chiamati per confrontarsi sul tema Andrea Marongiu (Geschäftsführer VSL – Verband Spedition and Logistik Baden – Württemberg), Andreas Ott (Senior Director Sales & Business Change Air & Sea division DSV Switzerland), Jens Norgaard (COO Benelux & Germany, Global Liner Agencies) e Curzio Boaretto (General Manager COO CargoBeamer Italia). Proprio quest’ultimo ha annunciato che Domodossola diventerà il retroporto degli scali liguri da settembre perché CargoBeamer, in collaborazione con Psa, avvierà un servizio di trasbordo e rilancio dei container via ferrovia verso Stoccarda e Kaldenkirchen.

“Oggi molti carichi destinati al Centro-Sud della Germania viaggiano a bordo delle navi dal Mediterraneo fino ai porti del Nord e questo non è ottimale in termini di sostenibilità, di riduzione della CO2, di transit time e di trasporto di ultimo miglio. Genova può essere davvero un porto collettore di volumi di carico in Mediterraneo e rappresenta il gateway naturale anche per la Germania; non solo per la Baviera e il Baden-Württemberg ma anche per il Nord Westfalia e probabilmente anche per la parte centrale del Benelux”.

La parola d’ordine rimane però l'affidabilità (in termini di flessibilità e frequenza) del servizio che deve però fare a pugni con la condizione infrastrutturale della rete, non solo e non tanto in Italia quanto soprattutto in Germania. “Negli ultimi trent’anni dal punto di vista infrastrutturale non è cambiato molto, nel Baden-Württemberg oggi abbiamo molti lavori per il rinnovamento della rete e questo ci sta causando problemi ma rimaniamo fiduciosi perché l’apertura del Terzo Valico dei

Giovi rappresenterà la vera apertura del porto di Genova verso l'Europa" ha aggiunto Boaretto.

Quanto costi oggi e quanto costerà domani il trasporto ferroviario merci dai porti liguri verso il Centro Europa lo ha illustrato Enrico Pastori (Trt – Trasporti e Territorio) che nell'occasione è intervenuto per approfondire il potenziale dell'intermodalità come fattore di competitività per ampliare la catchment area dei porti di Genova e Savona offrendo servizi regolari, veloci ed efficienti. Sul versante dell'intermodalità l'Adsp del Mar Ligure occidentale è infatti fortemente impegnata, in sinergia con Rete Ferroviaria Italiana, a completare il potenziamento di parchi e linee di abduzione dai terminal portuali alla rete trasportistica europea oltrepassando Appennini e Alpi con treni ad alta velocità/alta capacità, ottimizzati a standard europeo.

Secondo l'analisi presentata da Pastori oggi un treno fra Genova e Basilea (via Gottardo) ha un costo intermodale di 333 euro per Teu trasportato ma, dopo il completamento degli interventi infrastrutturali previsti (in primis il Terzo Valico che consentirà il transito di convogli da 750 metri sotto l'Appennino) lo stesso trasporto scenderà a 230 euro per Teu (-31%). La tratta Genova – Basilea (via tunnel del Sempione) ha oggi un costo di 333 euro/Teu ma in futuro potrà scendere a 230 euro/Teu (-31%); lo stesso vale per il collegamento ferroviario Genova – Stoccarda che dagli attuali 426 euro/Teu potrà scendere a un costo intermodale di 285 euro/Teu (-33%), così come per la tratta Genova-Monaco che da 444 euro/Teu in futuro potrà costare 296 euro/Teu (-33%).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

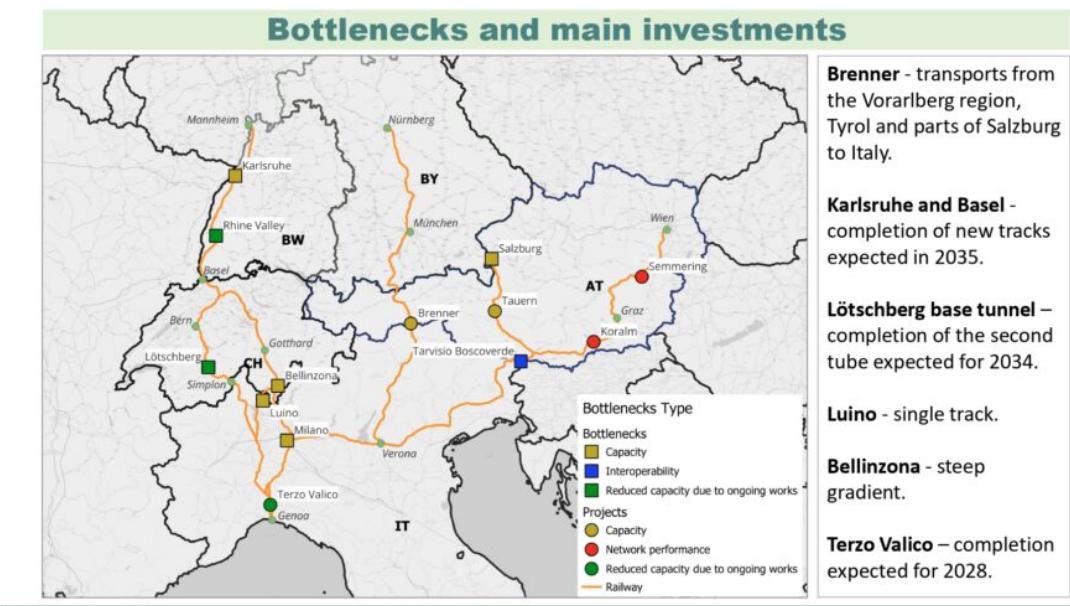
SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Rail volume estimates to and from major northern ports

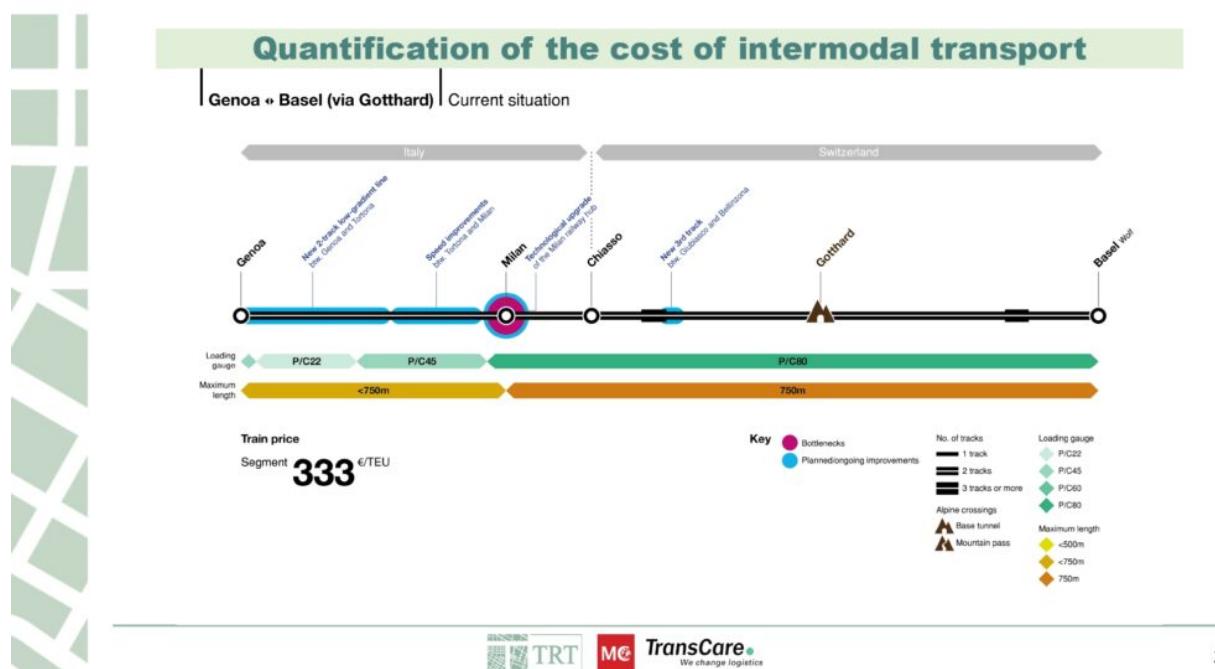
- 2023 data estimations
- TEUs

	Switzerland	Austria	Baden-Württemberg	Bavaria
Antwerp	46.000 ⁽¹⁾	47.500	42.000	-
Bremerhaven	3.000	114.000	144.000	234.000
Hamburg	22.000	287.630	474.000	559.000
Rotterdam	46.000 ⁽¹⁾	68.400	18.000	-
Wilhelmshaven	-	-	19.000	39.000
Total	117.000	517.530	697.000	832.000

(1): the estimations refer to the aggregate sum of the ports of Antwerp and Rotterdam



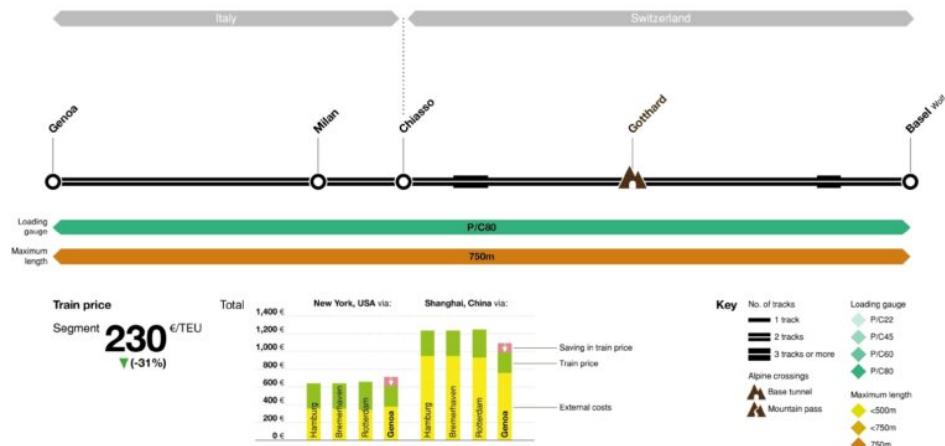
6



7

Quantification of the cost of intermodal transport

Genoa → Basel (via Gotthard) | Situation after improvements

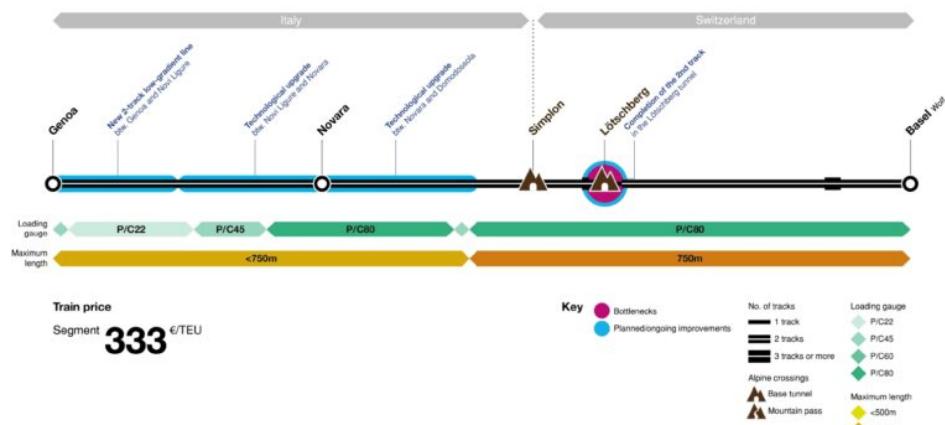


TRT TransCare. We change logistics

8

Quantification of the cost of intermodal transport

Genoa → Basel (via Simplon) | Current situation

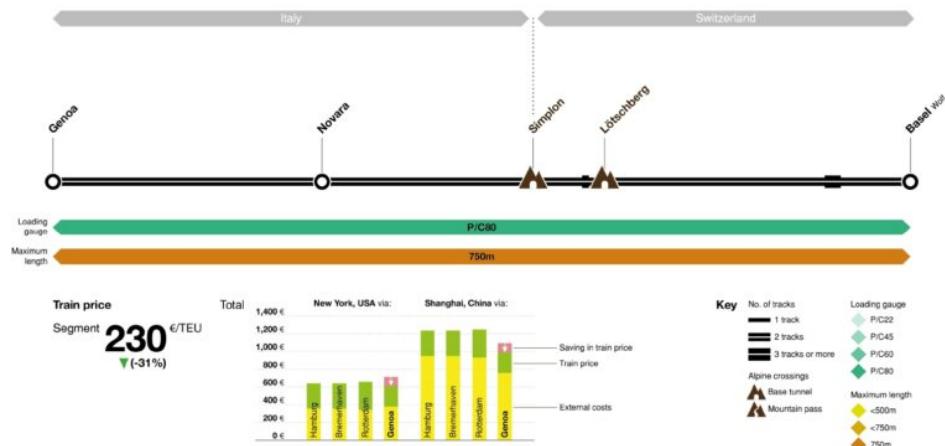


TRT TransCare. We change logistics

9

Quantification of the cost of intermodal transport

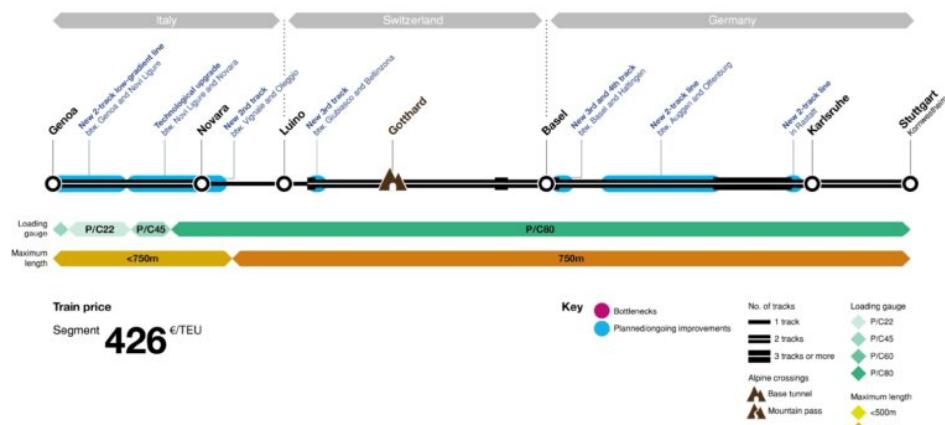
Genoa → Basel (via Simplon) | Situation after improvements



10

Quantification of the cost of intermodal transport

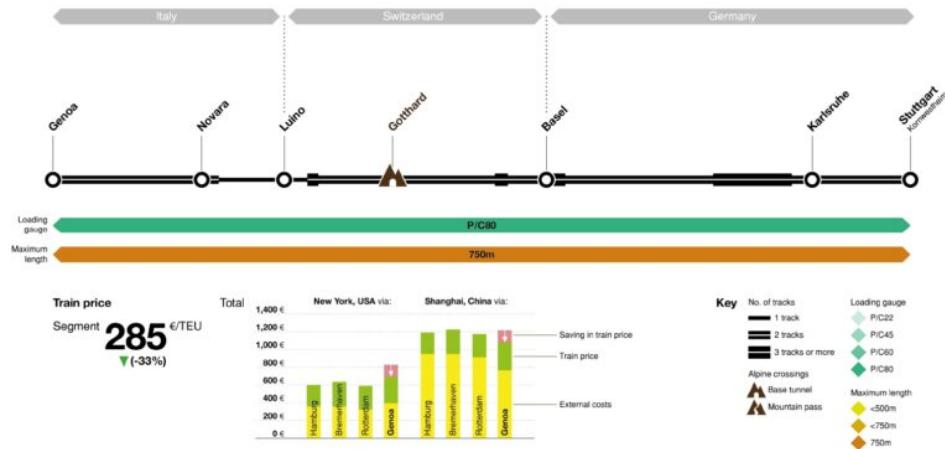
Genoa → Stuttgart | Current situation



11

Quantification of the cost of intermodal transport

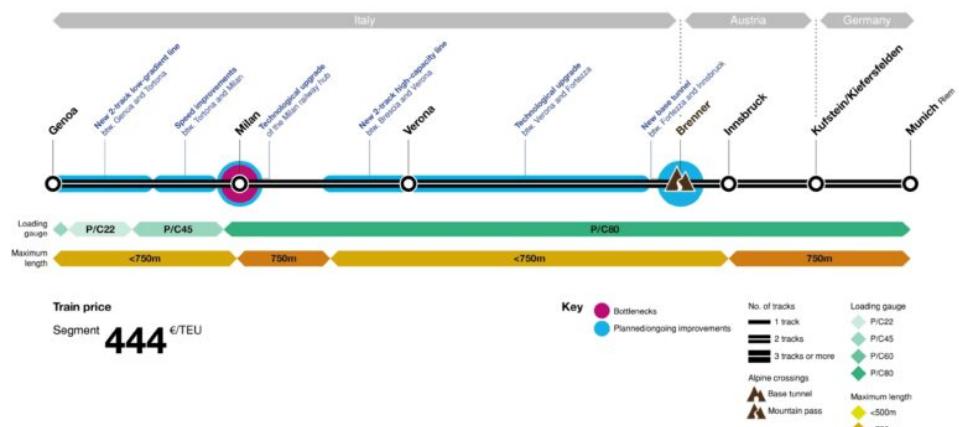
Genoa → Stuttgart | Situation after improvements



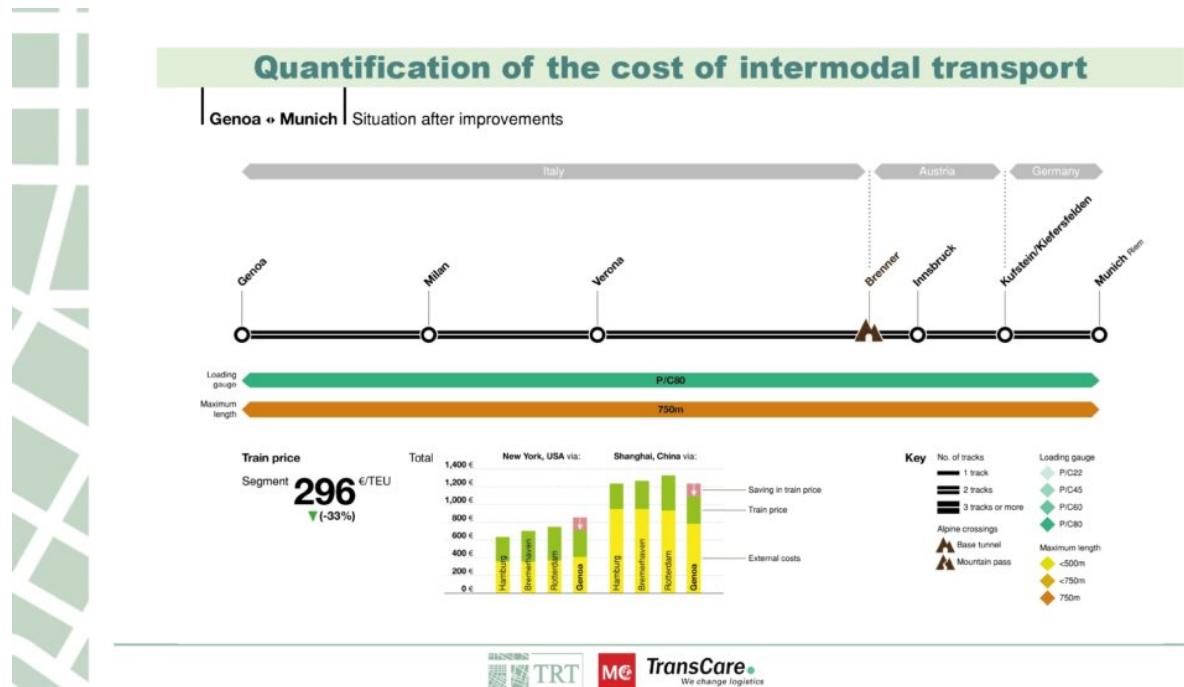
12

Quantification of the cost of intermodal transport

Genoa → Munich | Current situation



13



Main conclusions

- ❖ The **Brenner** plays a distinct role in Austria's traffic to and from Italy
- ❖ Traffic between the Ports of Genoa and Switzerland or Baden-Württemberg uses the Rhine-Alpine corridor, where improvement on the rail capacity **between Karlsruhe and Basel** is expected
- ❖ Switzerland also benefits of the **Gotthard** and the **Lötschberg-Simplon** route. The potential of the Lötschberg base tunnel cannot be fully exploited yet
- ❖ In Italy, the **Terzo Valico** project will bring additional capacity between Tortona and Genoa
- ❖ On the maritime side, the Ports of Genoa's competitiveness stands out for **connections with the Med regions, Middle and Far East**
- ❖ On the land side, the Ports of Genoa suffer from the current limited standard of the Italian network

With the completion of the ongoing infrastructural enhancements, longer and more efficient trains will be operated, significantly boosting the competitiveness of the port of Genoa.

This entry was posted on Thursday, June 5th, 2025 at 2:30 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.