

Pittaluga (Medlog): “Per il trasporto ferroviario di container puntare su Genova, Spezia, Livorno e Trieste”

13 Ottobre 2021



Photo credit: Buildingimages

Per ciò che concerne il trasporto ferroviario di container il Gruppo Msc ad oggi scommette (e invita le istituzioni a fare lo stesso) su quattro scali marittimi: “Genova, Spezia, Livorno e Trieste, bisogna concentrarsi su questi porti”. A dirlo è stato Federico Pittaluga, vertice della società di trasporto terrestre Medlog Italia e dell’impresa ferroviaria Medway Italia (entrambe parte del Gruppo Msc), intervenendo in qualità di relatori a una sessione dei convegni organizzati nell’ambito dell’evento Mercintreno.

Spiegando che attualmente Medlog opera in Nord Italia servizi intermodali su una distanza media di 200/250 chilometri e ricordando che a Spezia e a Trieste si raggiungono incidenze superiori al 30% del trasporto su ferro sul totale dei container in transito, Pittaluga ha sottolineato che esistono ancora oggi situazioni da migliorare e lo sfruttamento delle infrastrutture ferroviarie potrebbe essere maggiore, anche perché i terminal retroportuali sono pieni di lavoro e la domanda di ferrovia sostenuta. “Serve – ha spiegato – un maggiore coordinamento sull’ultimo miglio ferroviario e un’azione per incrementare lo sfruttamento di certe aree operative sottoutilizzate”.

Per il ‘capotreno di Msc’ in Italia, due sono le direttrici sulle quali intervenire: la prima riguarda l’ultimo miglio ferroviario che si deve rendere più efficiente, eventualmente anche tramite la creazione di un apposito Ferrobonus fino a quando la rete non sarà all’altezza; la seconda è l’elevato costo delle manovre ferroviarie che “arrivano a incidere fino al 50-80% del costo del prodotto (servizio ferroviario, ndr)”.

Essendo per definizione le risorse scarse Pittaluga ha invitato a concentrare gli sforzi, anche finanziari, su quei porti che il mercato (vale a dire la merce) ha deciso di

premiare: come detto Genova, La Spezia, Livorno e Trieste. Questi, non a caso, sono anche gli scali dai quali Medway e Medlog effettuano il maggior numero di treni da e per l'hinterland.



A Mercintreno è intervenuto anche Antonio Davide Testi, amministratore delegato del Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro nonché presidente vicario nell'occasione di Fise Uniport per anticipare che nel 2021 il terminal di transhipment calabrese chiuderà con un volume di container in linea con i 3,2 milioni di Teu del 2020. "Come terminalista sono molto interessato al miglioramento delle connessioni fra porto e retroporti" ha commentato Testi, secondo il quale "la vera sfida del prossimo futuro sarà nelle nostre mani ed è rappresentata dal saper mettere a terra i soldi e i progetti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza".

Bernard Kunz, consigliere d'amministrazione di Hupac, a sua volta ha posto l'attenzione sulla necessità di maggiore capacità terminalistica per assecondare la crescita attesa del trasporto ferroviario merci nel prossimo futuro. La società di trasporto intermodale svizzera ha in corso tre interventi a Milano smistamento, Piacenza e Brescia per realizzare (a fronte di 200 milioni di investimenti) altrettante piattaforme intermodali che aumenteranno di 800.000 unità di trasporto intermodale/anno la capacità. Secondo Kunz, però, in centro e Sud Italia saranno necessarie nuove infrastrutture terminalistiche nelle aree di Roma, Napoli e Bari.

[ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)