

L'INAUGURAZIONE DEL RAIL HUB DI CONTSHIP

Milano, la metà del traffico su ferro va in Nord Europa

Battistello: «Italia difficile, la Svizzera ci incentiva»

IL CASO

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

MELZO. Con l'ampliamento da 100 mila metri quadrati dell'interporto di Melzo si completa la mappa della logistica del gruppo Contship in Italia. Il "Rail Hub Milano" è costituito da due poli (Rho e appunto Melzo, rispettivamente a Est e Ovest del capoluogo lombardo) che intercettano il traffico su rotaia di quest'area della pianura padana, che rappresenta il 26% del prodotto interno lordo del Paese.

Un progetto che Sebastiano Grasso, numero uno di Sogemar (la società che di Contship che si occupa del trasporto intermodale) aveva proposto al consiglio d'amministrazione di Contship nel 2004, e che ha avuto bisogno di 10 anni per ottenere tutti i permessi necessari (tre Comuni, la Provincia, la Regione, i 61 Comuni del Parco Sud di Milano) per un tempo di realizzazione effettiva inferiore a un anno (la prima ruspa è arrivata il 14 luglio 2014).

Melzo si trova su un confine invisibile, quello fra la sfera di

influenza dei porti italiani a Sud e dei porti belgi, tedeschi e olandesi a Nord: Eurokai, il gruppo che a sua volta controlla Contship, è attraverso Eurogate uno dei maggiori terminalisti di Amburgo e Bremerhaven.

I due crinali sono differenti: per il traffico verso Nord la Svizzera paga gli incentivi al traffico «da 24 anni» come precisa Cecilia Battistello, presidente di Contship «e non si può andare sotto una certa soglia di merce movimentata, altrimenti chiedono i soldi indietro» precisa Thomas Eckelmann, presidente di Eurogate e un Paese-corridoio (la Germania) che investe e protegge la ferrovia, con un forte intervento dello Stato attraverso la Deutsche Bahn.

A Sud, senza dover toccare il capitolo infrastrutture, «lo Stato fa concorrenza ai privati. Non dico nulla di nuovo, e non muovo critiche. Questi sono i fatti» dice Battistello. Da terminalista cosa ne pensa dei possibili incentivi a gruppi che si insediano nei porti italiani, di cui si è discusso nelle scorse settimane, specie gruppi stranieri? «Penso che oggi, i gruppi stranieri che hanno valutato l'ipotesi di investire in Italia non solo l'abbiano scartata, ma l'hanno anche chiusa e sigillata».

Il disimpegno delle Ferrovie pesa sul traffico complessivo italiano: nel 2008 il traffico si attestava a 70 milioni di treni/chilometro, di cui l'89% gestiti da Trenitalia Cargo. Nel 2013 la quota è scesa a 43 milioni, Trenitalia rappresenta il 64% ma il traffico gestito dagli operatori privati è salito del 31%. Nel 2014 il traffico su ferro è salito dell'1,4% (ma per una risicata quota di 600 mila treni/chilometro) a fronte del +2% del trasporto su gomma. Le condizioni non sono facili «ma io sono nata per combattere» dice Battistello.

Melzo è dunque sullo spartiacque: «Il 60% del traffico container è per l'Italia, il 40% va verso Nord - spiega Eckelmann -. Guardando il traffico, non container, possiamo dire che il 15% va a Nord, l'85% in Italia. Vogliamo arrivare alla parità».

L'obiettivo industriale dell'Interporto di Melzo è arrivare a movimentare 9.000 treni l'anno dagli attuali 7.000 - spiega Grasso - per 500 mila teu. L'investimento per l'ampliamento del terminal è stato di 30 milioni di euro. A completamento, l'insediamento di tre gru a portale a fianco del già realizzato fascio di binari (quattro tracce da 750 metri).

quarati@ilsecoloxix.it



Cecilia Battistello, presidente di Contship

40%

del traffico

La quota di container movimentati da Melzo verso i porti del Nord

26%

del pil nazionale

Il valore della produzione dell'area lombarda

DISIMPEGNO

Nel 2008 il traffico era di 70 milioni di treni/chilometro nel 2013 la quota è scesa a 43 milioni

