



Porto e accessi ferroviari: raddoppio al Vte, il punto fra criticità e prospettive

Treni e porto di Genova, un binomio problematico ormai da decenni. Mentre iniziano i lavori per il Terzo Valico, la situazione interna allo scalo genovese rimane complicata e non sarà certo la grande opera a migliorarla. Raddoppio binari al VTE? L'ad Gilberto Danesi: «Sono vent'anni che lo aspettiamo»

24 gennaio 2014 [INCHIESTE](#) > [PRIMO PIANO](#)



Quando si parla di **porto di Genova e trasporto ferroviario** – negli ultimi anni **stimato al 15%** – il primo pensiero corre sempre, inevitabilmente, al Terzo Valico. Ma come evidenziato in passato su queste pagine ([qui l'inchiesta](#)) questa fin troppo facile associazione di idee propagata dalla stragrande maggioranza dei media pare quantomeno fuorviante visto che, **per incrementare la movimentazione di merce su rotaia, occorre innanzitutto superare le criticità da tempo riscontrabili all'interno dello scalo genovese** e, solo a quel punto, si potrebbe affrontare seriamente il discorso in merito all'insufficienza o meno delle attuali linee, oggi – secondo i dati disponibili – ampiamente sottoutilizzate.

In tal senso, **un'auspicabile svolta positiva** – almeno per quanto riguarda il **Vte di Voltri** – è stata annunciata dalla **Regione Liguria** a metà gennaio, quando l'assessore regionale alle infrastrutture Raffaella Paita ha incontrato i rappresentanti di **Rfi e Italferr** (società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A che si occupano rispettivamente di gestione della rete ferroviaria e di progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture), per concordare le fasi di lavoro che consentiranno – presumibilmente, però, non prima di qualche anno – di realizzare il **raddoppio dei binari di accesso al porto di Voltri**. **Finora**, infatti, l'utilizzazione di **un unico binario per l'entrata e l'uscita delle merci**, ha di fatto limitato l'operatività dello scalo. “Genova non riuscirà a smaltire il traffico se non riesce a potenziare i

suoi servizi ferroviari – scrive Sergio Bologna, studioso nel campo della logistica e trasporto merci – **Oggi dal VTE più di 24 treni al giorno non possono entrare o uscire**“.

Il raddoppio, però “è sempre stato condizionato dalla necessità di demolire l’attuale viadotto di collegamento tra autostrada e porto, del quale è previsto il rifacimento in due lotti, il primo dei quali partirà a breve”, si legge nella nota stampa di presentazione del progetto. Tuttavia, per favorire l’incremento dell’operatività del terminal Vte *«La Regione ha chiesto a Rfi di individuare una soluzione tecnica che consenta di raggiungere l’obiettivo (cioè il raddoppio dei binari, ndr), nelle more della demolizione del viadotto – spiega l’assessore Paita – Per queste ragioni, si è concordato un programma serrato, il quale prevede che **entro fine marzo Rfi e Italferr mettano a punto uno studio di fattibilità per realizzare il prima possibile il secondo binario. Questa fase prevede il coinvolgimento dell’Autorità Portuale genovese, del Comune di Genova, del terminalista Vte e della società Fuorimuro, che gestisce il traffico ferroviario portuale, per approfondire congiuntamente le necessità operative**».*

Il primo incontro è già stato convocato per lunedì 27 gennaio in sede regionale. Immediatamente dopo la verifica di tale studio *«si partirà con il progetto vero e proprio, che dovrebbe essere ultimato entro la prossima estate – sottolinea Paita – **La realizzazione delle opere potrebbe avviarsi in seguito all’ultimazione dei lavori relativi al nodo ferroviario** (qui l’approfondimento di Era Superba, ndr) che riguardano la zona di Voltri, prevista verso la **fine del 2015** e per la quale la Regione Liguria ha chiesto di accelerare al massimo il programma. Subito dopo la conclusione di questi lavori, potranno partire i cantieri del raddoppio del binario».*

Il punto di vista del VTE



Il Vte movimentata da solo oltre la metà dei TEU (unità di misura del container che si basa sulla lunghezza minima del contenitore da 20 piedi) **movimentati complessivamente a Genova** (nel 2013 circa 1,9 milioni, in leggero calo rispetto ai 2 milioni del 2012) e tramite la realizzazione di alcuni interventi di adeguamento infrastrutturale avrebbe tutte le carte in regola per **incrementare in maniera significativa il traffico su ferro**. Migliorando, di conseguenza, la qualità della vita dei residenti nei quartieri del Ponente genovese, da decenni assoggettati alle molteplici servitù del porto – in primis inquinamento acustico e ambientale – dovuti sia allo stazionamento delle navi (criticità che dovrebbe essere risolta dall’elettrificazione delle banchine da parte dell’Autorità Portuale), sia al traffico di camion e mezzi pesanti diretti e provenienti dallo scalo di Voltri.

La notizia del possibile raddoppio del punto di accesso è stata salutata con comprensibile entusiasmo dall’**amministratore delegato del Vte** (che fa parte del gruppo Psa International), **Gilberto Danesi** *«Sono vent’anni che lo aspettiamo, il Vte ha sempre fatto pressioni in tal senso, manifestando anche la disponibilità di realizzarlo a proprie spese – ha dichiarato Danesi lunedì scorso, durante l’incontro con i comitati di Prà e del Ponente, nell’ambito della mobilitazione per la riqualificazione del quartiere – Finalmente, sembra che la situazione si sia sbloccata. A fine mese avremo un incontro per vedere di ottenere il raddoppio. A questo proposito, **abbiamo già acquistato,***

con 3,2 milioni di euro, una gru apposita per il carico e lo scarico dai treni, che sarà installata a novembre».

Il punto di vista della società Fuorimuro che gestisce il traffico ferroviario portuale



Sulla stessa lunghezza d'onda è il commento della **società Fuorimuro** (Rivalta Terminal Europa 30%; Gruppo Spinelli 15%; InRail 15%; Tenor 15%; Compagnia Pietro Chiesa 10%) che, dal maggio 2010, opera come **sogetto unico nel porto di Genova**, offrendo un **servizio integrato di manovra ferroviaria** (ovvero la composizione dei treni all'interno dello scalo), **trasporto e navettamento dei convogli verso gli interporti oltre Appennino**. *«Il raddoppio dei binari, nel prossimo futuro, renderà fattibile l'entrata/uscita dei treni dal porto, in maniera indipendente – afferma il presidente di Fuorimuro, l'ing. Guido Porta – **Adesso, invece, con il binario unico d'accesso è impossibile gestire contemporaneamente la movimentazione di due convogli. Questo fattore comporta un allungamento dei tempi e, di conseguenza, l'aumento dei costi relativi al trasporto su rotaia, rispetto a quello su gomma. Limitando, dunque, l'efficacia del servizio ferroviario.***

In questi anni di lavoro, sottolinea Porta *«Abbiamo avuto modo di rilevare diverse criticità, da noi sempre segnalate all'Autorità Portuale. **Occorrono dei miglioramenti infrastrutturali, a Voltri come a Sampierdarena, per consentire allo scalo genovese di incrementare l'operatività dei terminal, intrinsecamente legata all'espansione del traffico su ferro.*** A proposito del raddoppio previsto al Vte *«La Regione ha affermato che le risorse economiche dovrebbero essere messe a disposizione in tempi brevi», conclude il presidente di Fuorimuro.*

Ma quali sono gli altri interventi utili a rendere competitivo il trasporto ferroviario?



«Sicuramente sarebbe importante che l’Autorità Portuale realizzasse **ulteriori tre binari sul lato nord del terminal Vte** (cioè sul lato del canale di calma)», risponde l’ing. Porta. Ma oggi a destare maggiori preoccupazioni «Sono **le difficoltà che riscontriamo nello scalo di Sampierdarena, in particolare presso il terminal Messina**», precisa il presidente di Fuorimuro. **Nell’ambito del cantiere per la strada a mare**, infatti, procedono i lavori di **rifacimento delle linee ferroviarie a servizio del porto** (qui l’approfondimento di Era Superba con il vicesindaco Stefano Bernini, ndr): «Queste devono necessariamente essere spostate e parzialmente abbassate proprio per risultare compatibili, a fine lavori, con la presenza del viadotto che, provenendo dal ponte sul Polcevera, proseguirà poi verso levante, degradando progressivamente sino a raggiungere la quota di lungomare Canepa», si legge sul sito web di Sviluppo Genova, la società impegnata nella costruzione della nuova infrastruttura. «Sviluppo Genova, allo scopo di non alzare troppo la quota della strada a mare, ha creato una sorta di “sottopasso ferroviario” dove i binari scendono di circa un metro e mezzo, per poi risalire immediatamente dopo – spiega Porta – Tale configurazione genera un problema non secondario (che non sussisteva quando abbiamo preso in carico il servizio) dato che, soprattutto in caso di condizioni meteo avverse (piogge intense o forti venti), abbiamo bisogno di due locomotori per trainare i treni». Inoltre «**I binari presenti nel terminal Messina sono di lunghezza insufficiente**– racconta Porta – In pratica, la linea è ridotta di circa una sessantina di metri. Questo ci costringe a **spezzare i treni e allungare i tempi di composizione dei convogli**».



Per quanto riguarda i **parchi ferroviari** (o parchi merci, che dir si voglia) «**Stiamo lavorando soltanto sul parco Fuorimuro**, parallelo a Lungomare Canepa – continua il presidente della società che si occupa di manovra e trasporto ferroviario – Il parco Campasso, invece, è ancora in ristrutturazione da

parte di Rfi all'interno dei lavori del Nodo Ferroviario». **Nonostante la puntuale segnalazione delle sopracitate criticità «Dall'Autorità Portuale, finora, non è arrivata alcuna risposta»**, conclude l'ing. Porta.

Secondo Bruno Marcenaro, ingegnere esperto di questioni ferroviarie: «*Voltri è uno dei punti nevralgici del porto, connesso al sistema di trasporto ferroviario. Indubbiamente **il raddoppio dei binari** è una notizia positiva perché **consentirà una migliore operatività del terminal e la velocizzazione dei tempi di entrata/uscita delle merci su rotaia. In questo senso i soldi, per una volta, sono spesi bene***».

Al contrario, il pensiero corrente che oggi va per la maggiore, promosso in particolare dai rappresentanti politico-istituzionali «*Presuppone che per aumentare il traffico su rotaia, e dunque far viaggiare più treni merci, sono necessarie nuove linee – spiega Marcenaro – Ma ciò non è assolutamente vero. **Le linee odierne hanno già un'alta capacità non sfruttata adeguatamente. In altre parole, piuttosto che pensare al Terzo Valico, gli enti preposti dovrebbero impegnarsi a riassetare, modernizzare e soprattutto automatizzare le stazioni di origine dei treni, quindi i porti. Così come iniziano a fare, ad esempio, al terminal Messina.**Qui stanno lavorando sulle linee interne per migliorare la situazione anche in termini di sicurezza del personale e per automatizzare sempre di più la formazione e la movimentazione dei treni*». Insomma «*L'aspetto più importante è l'organizzazione interna dei porti – conclude Marcenaro – Occorre **puntare sull'automatizzazione degli scali e su quella dei loro parchi merci** per rendere più veloci, sicure ed economicamente sostenibili, le operazioni di movimentazione. Le risorse, a parer mio, dovrebbero essere indirizzate soprattutto in tal senso*».

Matteo Quadrone

Link alla notizia: <http://genova.erasuperba.it/inchieste-genova/porto-accessi-ferroviari-raddoppio-vte>