Genova e il Nord delle Alpi
quali opportunità con la messa
a standard europeo della rete
ferroviaria

ing. Eugenio Muzio

IL potenziale ferroviario di Genova

Il porto di Genova è indubbiamente il primo in Italia e in posizione di leader nel Mediterraneo per il traffico container.

Nel 2020 malgrado la pandemia ha registrato rispetto al 2019 una limitata flessione attestandosi complessivamente su un volume di 2,5 milioni di TEU circa.

Il potenziale ferroviario di Genova 2

La maggior parte di questo traffico ha come origine/destino prevalentemente, la Pianura Padana e solo marginalmente procede a Nord delle Alpi. Questo rappresenta un'anomalia considerando che i traffici del Far East potrebbero avere con l'attracco a Genova il vantaggio della riduzione di 5 giorni di navigazione rispetto ai porti del North Range

Il potenziale ferroviario di Genova 3

La motivazione principale è che Genova non dispone attualmente di infrastrutture ferroviarie in grado di soddisfare le esigenze del mercato con prestazioni similari a quelle dei grandi porti del North Range.

Il potenziale ferroviario di Genova 4

Una veloce panoramica della situazione attuale evidenzia il solo terminal di Genova Prà con caratteristiche idonee per approntare treni completi disponendo di un terminal ferroviario di 6 binari connesso con lo scalo del Campasso per l'immissione nella rete ferroviaria. Un primo passo è stato compiuto con il raddoppio dei binari fra il terminal e la rete, questo se non altro ha incrementato il potenziale di treni realizzabili.

Il potenziale ferroviario di Genova 5

Prà nel 2020, malgrado le vicissitudini, ha realizzato un'attività di 1,6 milioni di TEU pari al 60% del totale potendo ospitare navi fino a 300 m di lunghezza.

L'impianto dispone di un terminal con 6 binari da 950 m con gru a portale che consentono una produzione di 10 treni/giorno.

Il potenziale ferroviario di Genova 6

Entro il 2023 è prevista l'ultimazione di un fascio appoggio di ulteriori 6 binari che porterà il potenziale a 20 coppie di treni/giorno.

Il potenziale ferroviario di Genova 7

Malgrado la funzionalità di Prà attualmente il traffico ferroviario container del porto è molto marginale e si attesta su un modesto 14,5% pari a 632.500 TEU pur con un incremento del 4% rispetto al 2019. Questo dato è molto lontano da quello registrato in altri importanti porti italiani: La Spezia e Trieste che attualmente usano la ferrovia per oltre il 50%

Il potenziale ferroviario di Genova 8

Questa anomala situazione è in procinto di subire profonde modifiche grazie alle opere infrastrutturali nel porto e nella rete ferroviaria di connessione fra Genova e le frontiere del Sempione e di Chiasso/Gottardo che porteranno la realtà portuale a disporre di infrastrutture rispondenti alle richieste del mercato.

Le evoluzioni del porto di Genova

IL PROGRAMMA DEI GRANDI LAVORI

All'interno delle aree portuali

- La nuova diga foranea spostata di 500 m rispetto all'attuale che consentirà l'ingresso e la doppia circolazione di navi da 400 m e 22 mila TEU.
- La ristrutturazione della calata Bettolo idonea anch'essa alle grandi navi e con una connessione ferroviaria col Campasso a standard europeo.

Le evoluzioni del porto di Genova 2

- Una serie di interventi alle calate Nino Ronco e Canepa per rendere anch'esse dotate di un'infrastruttura ferroviaria per treni completi.

Le evoluzioni del porto di Genova 3

- **i lavori sulla rete ferroviaria**

- Il piano commerciale di RFI indica in un programma, con ultimazione il 2024, le seguenti fondamentali iniziative:
 - 1) la strutturazione del Campasso trasformato in un nuovo terminal merci con le prerogative di un vero e proprio scalo.
 - 2) il potenziamento del terminal merci di Voltri Mare.
 - 3) L'ultimazione del Terzo Valico.

Le evoluzioni del porto di Genova 4

4) La realizzazione entro il 2024 delle linee:

- Terzo Valico-Tortona-Milano-Chiasso
- Terzo Valico-Alessandria-Mortara-Novara-Torino
- Linea Novara-Domodossola-Iselle

Trasformate a parametri standard europei

A quanto sopra indicato occorre aggiungere l'ulteriore potenziale che nascerà con il nuovo tunnel del Moncenisio per i traffici da e per la Francia e il Belgio

Grazie all'insieme di queste opere il porto di Genova potrà offrire al mercato prestazioni concorrenziali con i porti del North Range.

Le evoluzioni del porto di Genova 5

La logica conseguenza sarà di disporre delle seguenti prestazioni tecniche:

- Lunghezza treno 750m
- Sagoma P/C 80-410 per trasporto semirimorchi
altezza 4 m
- Peso treno 2.000 ton
- Peso assiale 22,5 ton/asse

l'evoluzione del porto di Genova 6

Le caratteristiche prima citate unitamente alla pendenza del Terzo Valico notevolmente ridotta rispetto all'attuale, consentiranno la realizzazione di treni oggi impensabili con l'utilizzo prevedibile di un solo locomotore a differenza della situazione esistente che causa l'acclivio della Succursale dei Giovi (datata di oltre 100 anni) mai permetterebbe simili prestazioni.

Le evoluzioni del porto di Genova 7

• **CONCLUSIONI**

- Grazie all'ultimazione delle opere infrastrutturali prima descritte il Porto di Genova potrà legittimamente aspirare ad avere un ruolo ben diverso in ambito europeo.
- I progetti in essere hanno l'ambizione che si possa arrivare a movimentare 6 milioni di TEU

Le evoluzioni del porto di Genova 8

- Questo sarà perseguibile con l'acquisizione dei traffici da e per i mercati a Nord delle Alpi e con un utilizzo almeno del 35% della ferrovia. Quindi:
- Un traffico ferroviario di 2,5 milioni di TEU corrispondente a 150/160 treni al giorno. E' indubbiamente un traguardo molto ambizioso però fattibile se impostato con logiche di produzione industriale