

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I numeri della ferrovia in porto a Genova: tra desideri, incubi e realtà

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 20th, 2021

*Contributo a cura di Riccardo Degl'Innocenti **

** esperto di lavoro portuale*

Il porto gateway, la moderna portualità, secondo l'Autorità di sistema portuale di Genova si riduce a un modello di sviluppo a una sola dimensione, ovvero la crescita costante dei volumi di container che attraversino più velocemente possibile il casello portuale da mare a terra e viceversa. Con l'effetto di concentrare il traffico intermodale (camion e treni) nell' "ultimo miglio" e negli snodi e negli accessi circondanti.

Che un tale modello produca meno valore aggiunto economico e sociale, a cominciare dall'occupazione, e crescenti esternalità negative, non preoccupa la classe dirigente che abdica a favore delle imprese a un governo pubblico stringente delle concessioni e di diversificazione di investimenti e formazione. Infatti, il progetto della nuova diga foranea è stato motivato nell'unica dimensione di fare crescere indefinitamente (sic!) il numero di container di passaggio grazie all'accesso delle navi supergiganti a Sampierdarena sebbene sia un bacino completamente incastonato nella città. Di fronte all'effetto moltiplicatore della congestione del traffico urbano e suburbano dei camion che oggi trasportano l'85% dei container, al netto del consistente traffico privato e commerciale interamente su gomma generato dai traghetti, l'Autorità ha lanciato la sfida della ferrovia.

Una sfida lanciata da 20 anni, che non ha visto sinora alcun successo. Nel 2012 quando si superarono per la prima volta 2 milioni di Teu, i carri ferroviari con i container furono 114.000, nel 2020 sono stati 120.000 con 2,3 milioni di Teu movimentati secondo le statistiche dell'impresa ferroviaria FuoriMuro. I Teu sottratti al trasporto su "gomma" per il "ferro" nel 2020 sono stati 323.000, pari al 15% del totale dei Teu al netto dei trasbordi tra nave e nave. Due terzi dei Teu su ferrovia gravitano sul terminal Psa di Prà, il resto si divide tra Sech, Spinelli e Messina a Sampierdarena.

Il 35% dei treni ha raggiunto Milano, 26% il Veneto, 19% Reggio Emilia, 9% Alessandria e 5%

Domodossola. Una distribuzione geografica che corrisponde ai bacini di utenza del porto che restano limitati nel raggio medio di 100 km o poco più, che il vettore ferroviario riesce a allungare appena sino a una media di 170 km. Distanze domestiche insufficienti per il treno nella competizione con la gomma. Pure essendo treni efficienti in media, lunghi 17 carri, con tasso di carri vuoti residuale (2,5%) e un carico medio di 21 tonnellate (con 2,8 Teu in media, vuoti compresi).

Insomma, cresce molto lentamente l'impiego del treno ma a partire da una soglia insufficiente (13-15%) e comunque in proporzione alla crescita dei container movimentati. Non si è aperta se non in minimo grado la forbice e in ogni caso è soprattutto il terminal di Prà che fa crescere gli indici. Psa Genova Prà è un terminal progettato per essere un gateway moderno, fuori del centro città con una propria diga e fondali e banchine adatte e con l' "ultimo miglio" già pronto per essere implementato. Come è il terminal di Vado a Savona costruito anch'esso con soldi pubblici e parte dello stesso sistema portuale governato da Palazzo San Giorgio. E tuttavia Vado non è stato nemmeno considerato nell'analisi preliminare della nuova diga di Genova se non come competitore di Sampierdarena, come del resto Prà (sic!).

Ma perché ci si ostina a volere fare di Sampierdarena un gateway "da milioni di Teu" invece di ripensare l'intero porto in termini di un nuovo sistema logistico di dimensione regionale e nord-tirrenico (Massa Carrara è già con La Spezia), che accanto ai poli full container esistenti, torni a sviluppare essenziali specializzazioni come il ro-ro o i passeggeri o le funzioni industriali tutte da rilanciare, magari inventandone di nuove a compensare quelle in declino di traffico e in crisi di compatibilità ambientale?

Ci si ostina per il venefico effetto postumo del pastrocchio del Multipurpose, quando per premiare le imprese locali si diede a Msc la promessa di una banchina allora inesistente. Dopo quasi 15 anni Msc, nel frattempo divenuta la prima potenza armatoriale nei container e tra le prime nella logistica marittima, è venuta a esigere il credito da par suo, salvo scoprire che le istituzioni erano in ritardo di 10 anni nel tombamento di Calata Bettolo, ancora priva di autorizzazione per il cono aereo e di stabilità per reggere le gru a portale, e con uno specchio acqueo insufficiente.

Se Msc deve fare il suo mestiere pretende un terminal delle sue dimensioni e esigenze operative, con annessa ferrovia di cui sta diventando un operatore importante. Insomma, Msc fa sul serio e per meno di un milione di Teu non ci sta, salvo che quel milione occorre che attraversi su gomma i varchi di Sampierdarena e l'abitato cittadino verso le autostrade già sature e su ferro attraversi rasentando le case i quartieri popolosi del Centro-Ovest e della Val Polcevera con nuovi binari e treni sempre più lunghi, frequenti, pesanti e pericolosi. Un incubo per cittadini che da tutte le celebrazioni delle istituzioni per la "città meravigliosa" si aspettano di vedere migliorare le loro condizioni di vita, non peggiorare, grazie al porto su cui si stanno investendo miliardi di soldi pubblici.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, July 20th, 2021 at 9:45 am 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.

