

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il porto di Genova si prepara a caricare le autostrade del mare sul treno

Nicola Capuzzo · Friday, February 21st, 2025

Il futuro ‘ferroviario’ del porto di Genova non guarda solo ai container ma anche alle autostrade del mare; grazie ai lavori di adeguamento infrastrutturale che Rfi sta portando avanti, in sinergia con la locale Autorità di sistema portuale, sarà possibile inoltrare via ferro i trailer e i semirimorchi che oggi entrano ed escono dallo scalo su gomma.

È stato questo il tema al centro del convegno intitolato “Ferro-gomma-acqua: l’intermodalità e il Porto di Genova” e organizzato da Stazioni Marittime insieme al Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (Cifi) e in collaborazione con l’Istituto Internazionale delle Comunicazioni (Iic).

Il padrone di casa, l’amministratore delegato di Stazioni Marittime Alberto Minoia, ha chiaramente spiegato le opportunità future in questi termini: “Attualmente, il 100% dei semirimorchi in imbarco/sbarco da/per i traghetti che fanno capo al porto di Genova viaggiano esclusivamente su gomma. La possibilità di far circolare treni merci con sagoma PC/80 tra il porto di Genova e i principali terminal intermodali italiani ed europei offrirà la concreta opportunità di togliere molti camion dalle autostrade e dalle strade cittadine e portuali: se anche solo il 10% di questi semirimorchi fosse trasportato su carri merci, il porto, la città e l’autostrada si alleggerirebbero di circa 15.000 camion all’anno (per la sola quota parte relativa a Stazioni Marittime)”. Lo stesso Minoia ha anche ricordato che “la concessionaria del porto passeggeri di Genova, Stazioni Marittime SpA, è, insieme al Terminal San Giorgio, il principale operatore di semirimorchi (rotabili) garantendo l’imbarco e sbarco di circa 150.000 semirimorchi ogni anno (equivalenti a circa 2 milioni di metri lineari all’anno) sui traghetti ormeggiati sulle banchine del porto di Sampierdarena”.

La sagoma dei treni PC/80, che è la più “ingombrante” e richiede gallerie di larghezza adeguata, consente di trasportare sui carri merci i semirimorchi, unità intermodale molto utilizzata a bordo delle cosiddette autostrade del mare ovvero di quei traghetti che collegano il porto di Genova con i porti di Sicilia, Sardegna, Spagna, Malta e soprattutto Nord Africa.

Per poter trasferire camion e semirimorchi dalle navi ai treni servono parchi ferroviari e Stazioni Marittime ha la soluzione a due passi. “L’estrema vicinanza (sono limitrofi) tra il nuovo parco ferroviario Rugna/Bettolo e i piazzali di imbarco e sbarco dei semirimorchi dai traghetti ridurrebbe al minimo (qualche centinaio di metri all’interno del porto) i trasferimenti su gomma di quei

semirimorchi in Arrivo e partenza con i treni merci potendo fruire pienamente della intermodalità nave-ferro garantita dalla favorevole posizione delle navi ormeggiate rispetto alle nuove gru a portale di prossima installazione presso il parco ferroviario Rugna/Bettolo” ha sottolineato Minoia. Che cerca anche di fare un altro passo avanti evidenziando quanto sia “fondamentale coordinare il sistema ‘portuale-ferroviario’ affinché si faccia trovare pronto a cogliere l’opportunità di far circolare treni merci con semirimorchi non appena le infrastrutture lo consentiranno”. A questo fine “è quindi indispensabile cominciare a coinvolgere tutti gli attori del processo (istituzioni, enti, terminalisti, compagnie di navigazione, imprese ferroviarie, Mto, ...) per creare le condizioni tecniche, operative e commerciali finalizzate a spostare le merci dalla gomma al ferro e per rendere appetibile questo tipo di trasporto al fine di incrementare il traffico marittimo sul porto di Genova garantendone la sostenibilità”.

Per ciò che riguarda invece il resto dei treni merci, in generale il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale nel 2024 ha visto transitare 9.801 convogli, un valore in calo del 4,8% rispetto al 2023 ma in crescita del 2,75% rispetto al periodo 2017-2024. Genova l’anno scorso ha raggiunto un totale di 8.195 treni merci (-5,12% rispetto al 2023 e +0,48% rispetto al 2017) mentre Savona in quattro anni (dal 2020 quando è entrata in attività il terminal Vado Gateway) è arrivata a 1.606 treni nel 2024 (-3,6% rispetto all’anno precedente). A fornire queste statistiche è stato Marco Sanguineri, vertice della Direzione Pianificazione e Sviluppo della port authority di Genova e Savona, l’attuale stasi nella crescita del traffico ferroviario “è imputabile all’attuale fase congiunturale da superare nonché all’impatto dei lavori sull’infrastruttura di ultimo miglio portuale e sulla rete nazionale”.

Riassumendo i principali interventi previsti in ambito portuale per lo sviluppo della rete ferroviaria (ammodernamento del parco ferroviario Bettolo-Rugna e della galleria molo nuovo verso il Sech, Bettolo e Olii Minerali, oltre al potenziamento del parco Fuori Muro a Genova e di quello a Vado Ligure), Sanguineri ha sottolineato che “le opere di ultimo miglio nel porto di Genova portano la capacità a circa 55 coppie di treni/giorno (dagli attuali 18), in coerenza con le nuove potenzialità delle linee”. Ad oggi, però, lo stesso dirigente di Palazzo San Giorgio rileva come esista ancora “una riserva di capacità ferroviaria ‘inespressa’ considerato che mediamente circa il 38% (dato medio 2021 – 2023) delle tracce prenotate non viene utilizzata.

Secondo Ignazio Messina, intervenuto in qualità di vicepresidente di Uniport, “per essere davvero competitivi, credo che il treno abbia bisogno di maggiori volumi, oltretutto di lunghe distanze, di un effettivo e reale efficientamento e contenimento dei costi della fase delle manovre, di un migliore utilizzo delle risorse utilizzate. Usare l’intermodalità è una scelta strategica che, nel breve periodo, potrebbe anche non sembrare economicamente vantaggiosa ma, sul lungo termine, consente non solo di raggiungere una grande efficienza, ma anche di contribuire molto positivamente alla carbon footprint delle aziende. Per questo motivo, servono incentivi coordinati fra i vari enti erogatori, affinché siano cumulabili fra loro, e un intero sistema che creda davvero, e non soltanto a parole, nell’intermodalità. L’intermodalità non è una opzione alternativa, ma una necessità per garantire un sistema logistico più efficiente, sostenibile e competitivo”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



EVOLUZIONE DEI TRAFFICI – Focus sul traffico ferroviario

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	CARG	Δ%
									2017-24	2023-24
Ports of Genoa										
TOTALE TRENI	7.887	7.379	7.440	8.373	9.947	10.844	10.303	9.801	2,75%	-4,87%
Treni Container	7.374	6.916	7.046	7.916	9.387	10.301	9.640	9.243	2,86%	-4,12%
Treni Rinfuse	514	463	394	457	560	543	663	558	1,03%	-15,84%
Ports of Genova and Pra'										
TOTALE TRENI	7.887	7.379	7.440	7.677	8.659	9.235	8.637	8.195	0,48%	-5,12%
Treni Container	7.374	6.916	7.046	7.220	8.323	8.955	8.180	7.838	0,77%	-4,18%
Treni Rinfuse	514	463	394	457	336	280	457	357	-4,45%	-21,88%
Ports of Savona and Vado Ligure										
									CARG	Δ%
									2020-24	2023-24
TOTALE TRENI	0	0	0	696	1.288	1.609	1.666	1.606	18,20%	-3,60%
Treni Container	-	-	-	696	1.065	1.346	1.460	1.405	15,08%	-3,77%
Treni Rinfuse	-	-	-	0	224	263	206	201		-2,43%

- ☐ **Trend positivo** di sviluppo dei traffici (nuovi terminal, ingresso operatori, nuove O/D, incentivi, etc.)
- ☐ **Fase congiunturale** da superare (impatto dei lavori sull'infrastruttura di ultimo miglio portuale e sulla rete nazionale, eventi disruptive, etc.)

This entry was posted on Friday, February 21st, 2025 at 3:00 pm 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.