

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Paroli: “Le tracce ferroviarie disponibili devono essere sfruttate al 100%”

Nicola Capuzzo · Monday, March 9th, 2026

L’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha annunciato che è entrata in esercizio, nell’area di San Benigno, la nuova galleria ferroviaria del cosiddetto ‘Trincerone’, realizzata da Autostrade per l’Italia (Aspi) nell’ambito delle opere propedeutiche al tunnel subportuale. L’infrastruttura (lunga 410 metri, larga 14 e predisposta per l’elettrificazione) consente di spostare i traffici ferroviari portuali dalla galleria Romairone, liberando le aree necessarie alla realizzazione del pozzo di lancio della talpa per l’imbocco ovest del nuovo tunnel subportuale.

In una nota Palazzo San Giorgio spiega che, “grazie al coordinamento tra Aspi e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato possibile effettuare lo switch dal vecchio al nuovo tracciato senza interrompere l’operatività dei traffici merci, garantendo continuità ai convogli provenienti dal parco ferroviario Bettolo-Rugna, operativo con il nuovo assetto potenziato da settembre 2025”.

Il nuovo tracciato – circa 700 metri complessivi, arretrato di 70 metri verso sud e integrato con la nuova viabilità portuale – si inserisce nel più ampio programma di sviluppo dell’intermodalità ferroviaria nel bacino di Genova Sampierdarena, per il quale l’Autorità di Sistema, in sinergia con Rfi, ha avviato investimenti per oltre 133,7 milioni di euro. Tra gli interventi in corso figurano anche il collegamento a doppio binario tra il nuovo Parco Rugna e la galleria Molo Nuovo con relativa elettrificazione, il potenziamento della stazione ferroviaria di Genova Marittima – Fuori Muro con nuovi binari fino a 750 metri e la riqualificazione del parco Ronco-Canepa.

“La nuova galleria rappresenta quindi un passaggio chiave in una fase di trasformazione infrastrutturale particolarmente complessa: un’opera funzionale alla realizzazione del Tunnel Subportuale che, al tempo stesso, consolida la capacità ferroviaria del porto e la piena continuità dei flussi merci durante l’esecuzione dei lavori in corso” ha fatto sapere la port authority genovese.

Di porto e di trasporto ferroviario merci il presidente dell’Adsp, Matteo Paroli, ha parlato in occasione del convegno Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry andato in scena a Milano, dicendo che “le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per

rafforzare subito i traffici”.

Nel 2025 i porti di Genova e Savona hanno visto calare del 14,2% il numero di treni (7.935 in totale) così come i volumi in unità di carico sono scesi a 322.451 Teu (-11,6%), con una quota modale pari al 13,2% (-2% rispetto al 2024).

Nell’occasione Paroli ha ricordato che il sistema portuale del Mar Ligure occidentale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento dell’infrastruttura ferroviaria: “Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra’ e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell’Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare”.

Accanto agli investimenti, il presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: “Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo devono essere sfruttate al 100%. Non possiamo permetterci di lasciarne vuota neanche una. L’uso della traccia non può essere discrezionale da parte dell’operatore che l’ha contrattualizzata e poi rinunciarvi incide sull’intero sistema logistico nazionale. Dobbiamo lavorare con quello che abbiamo oggi, ottimizzando aree portuali, treni e slot ferroviari”.

Sul fronte degli incentivi, con riferimento al meccanismo del ferrobonus, Paroli ha precisato che gli incentivi hanno avuto una funzione di start-up e ancora oggi aiutano il passaggio dalla gomma al ferro, ma non possono rappresentare da soli la chiave di svolta strutturale. Devono accompagnare il potenziamento infrastrutturale e l’efficienza gestionale, non sostituirsi ad esse. In questa ottica, il ruolo dell’incentivo andrà valutato in modo coerente quando il sistema sarà pienamente performante e, nel 2028, la rete ferroviaria nazionale avrà capacità decisamente superiori a quelle attuali.

I numeri mostrano un rapporto sempre più difficile tra porti e ferrovia

Nel 2025 nuovo record di container a Genova e Savona ma treni in calo

This entry was posted on Monday, March 9th, 2026 at 9:12 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.

