

LE OPERE DI COMPENSAZIONE DEGLI IMPATTI GENERATI DAGLI AUMENTI DEI TRAFFICI PREVISTI – INFRASTRUTTURE FERROVIARIE – RICHIESTA DI RIMODULAZIONE C.A. 8 LETTERE G ED H

La costituzione del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale richiede una riflessione in termini di offerta dell'infrastruttura innovativa rispetto a quanto tradizionalmente considerato per gli scali di Genova e Savona-Vado. Il completamento dei grandi interventi previsti dai vigenti PRP di scalo (Terminal Bettolo, Ronco-Canepa, Piattaforma di Vado) consentirà infatti di raggiungere una capacità di movimentazione per il traffico di merci containerizzate di circa 5 milioni di TEUs. Inoltre, l'unione degli scali consente di rafforzare la vocazione multibusiness del sistema portuale, rendendolo competitivo per tutte le tipologie di traffico merci (convenzionali, rinfuse, container) e passeggeri (crociere e traghetti) e salvaguardando la componente industriale legata all'attività di costruzione e riparazione navale.

In tale prospettiva di vocazione multibusiness, l'obiettivo di aumento della competitività deve essere inteso come:

1. rafforzamento del posizionamento competitivo del sistema portuale, tramite una sua sempre maggiore integrazione nelle reti infrastrutturali di collegamento con il mercato contendibile; potenziamento della capacità produttiva finalizzata a traffici commerciali (con particolare riferimento a contenitori, passeggeri e rotabili);
2. valorizzazione dei traffici convenzionali, rinfusieri e prodotti speciali, nell'ambito dei quali sono ricompresi i depositi chimici e i depositi di Gas Naturale Liquefatto (GNL);
3. potenziamento e razionalizzazione del settore industriale con particolare riferimento a cantieristica e riparazioni navali.

In tutte le sue accezioni tale obiettivo deve essere ed è perseguito sia attraverso interventi infrastrutturali, sia tramite azioni in campo organizzativo, gestionale e tecnologico.

La competitività del sistema portuale non può prescindere dalla realizzazione dei grandi interventi infrastrutturali (ferro e gomma) previsti oltre l'ultimo miglio di collegamento al porto e si gioca, tuttavia, sempre più su profili organizzativi e di velocizzazione/fluidificazione dei flussi.

In considerazione di quanto sopra, di seguito, si riportano alcune disquisizioni relative alle richieste di cui alle lettere g ed h della Condizione Ambientale 8 del Parere n.233 del 28 Marzo 2022, le quali richiedono in particolare:

“g) le opere di compensazione degli impatti generati dagli aumenti dei traffici previsti (+40% mezzi pesanti, +10% mezzi leggeri, corrispondenti a +1.300/1.500 mezzi pesanti/giorno) sull'ambito della Città Metropolitana di Genova e sulle infrastrutture ivi presenti, prevedendo:

- a. un piano di compensazione per l'aumento di emissioni previste a mare e a terra;*
- b. la programmazione di un sistema integrato di infrastrutture portuali per accesso al nodo ferroviario della Città Metropolitana, prevedendone un potenziamento tale da poter vincolare i futuri flussi di TEU in arrivo nel Porto di Genova per il 90% su rotaia, ovvero, prevedendo un complessivo miglioramento e alleggerimento del traffico su gomma rispetto ai valori attuali, nonostante il previsto aumento di traffico merci;*
- c. nel caso in cui non si trovino soluzioni idonee o sufficienti a quanto sopra indicato, una redistribuzione dei traffici marittimi in arrivo smistandoli sul sistema portuale ligure o tirrenico per mantenere sostenibili gli impatti del trasporto sul territorio metropolitano;*

h) un piano integrato di adeguamento del sistema ferroviario e internodale, a supporto del nuovo sistema portuale, dotato di una logistica integrata nelle linee di trasporto merci che consenta il raggiungimento degli obiettivi sopra elencati;”

Per potenziare le condizioni di accesso del sistema la scrivente AdSPMLO, ha in programma (o ha già avviato) l'integrazione dell'accessibilità marittima con quella terrestre a livello portuale – locale e di area vasta, al fine di migliorare le connessioni stradali e ferroviarie sia con le infrastrutture esistenti sia con quelle appena avviate o comunque progettate, quali *in primis* il Terzo Valico ferroviario e gli interventi sulla rete autostradale. L'integrazione nelle reti

logistiche internazionali diventa un presupposto indispensabile per il mantenimento e l'incremento della competitività, tenuto conto della posizione baricentrica del Sistema lungo i corridoi internazionali e del suo ruolo di porta di accesso ai mercati europei; con particolare riferimento ai collegamenti con la Rete TEN-T (Trans European Network Transport) ed ai principali corridoi d'interesse per i Ports of Genoa:

- il corridoio Mediterraneo, che collega i porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona nella Penisola iberica con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, l'Italia settentrionale, la Slovenia e la Croazia;
- il corridoio Reno-Alpi, che collega i porti di Genova con i Porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam, attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. Conseguentemente, come AdSPMLO, le prime azioni da intraprendere e intraprese consistono nell'ultimare interventi di connessione del cosiddetto "ultimo miglio" e pianificare nuove soluzioni infrastrutturali, tecnologiche e gestionali al fine di decongestionare la strada e aumentare progressivamente la quota di traffico su ferro.

In tal senso in ambito portuale gli interventi previsti nel "Piano del ferro" (Protocollo di Intesa siglato tra AdSP, MIT e RFI), tra cui:

- (i) la riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco Campasso tramite Galleria Molo Nuovo (progetto P.2930),
- (ii) l'ammodernamento e prolungamento del nuovo Parco "Bettolo-Rugna" (progetto P.2460 LA2),
- (iii) gli interventi di adeguamento del Parco Fuori Muro (progetto P.3107), si innestano sugli investimenti relativi alla rete - Terzo Valico dei Giovi e del nodo ferroviario di Genova e consentiranno di conseguire un sistema di trasporto ferroviario da/per il porto a standard europeo.

Infatti, nel 2011, con il Libro Bianco dei Trasporti, l'UE pone l'obiettivo di trasferire, entro il 2030, il 30% del trasporto merci su strada su percorrenze superiori a 300 km verso altre modalità di trasporto, quali la ferrovia o le vie navigabili, e di trasferire più del 50% entro il 2050, grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. In seguito, nel 2019, la Commissione innalza gli obiettivi di decarbonizzazione con il Green Deal che prevede che l'Europa riduca ancora e più rapidamente le proprie emissioni. Il Green Deal punta, infatti, a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 stabilendo, tra le diverse misure, anche un aumento dell'uso di energie rinnovabili per una maggiore efficienza energetica e una più rapida diffusione dei modi di trasporto a basse emissioni.

In linea con il Green Deal, a livello europeo la **Sustainable and Smart mobility Strategy (SSMS)**, adottata definitivamente alla fine del 2020, ha definito gli obiettivi per la riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050, stabilendo importanti target ferroviari su due orizzonti temporali:

- **entro il 2030** in Europa il traffico ferroviario ad alta velocità ed il traffico ferroviario merci dovranno rispettivamente raddoppiare ed aumentare del 50% rispetto ai livelli del 2015. Parallelamente i trasporti di linea collettivi inferiori a 500 km dovranno essere a emissioni zero; il trasporto intermodale su ferro e per via navigabile dovrà essere in grado di competere con il trasporto su strada nell'UE, mentre il traffico ferroviario ad alta velocità dovrà raddoppiare in tutta Europa;
- **entro il 2050** il traffico ferroviario ad alta velocità dovrà triplicare, il traffico ferroviario merci dovrà raddoppiare (rispetto ai livelli del 2015), la rete TEN-T multimodale sarà pienamente operativa per un trasporto sostenibile e intelligente con connettività ad alta velocità; tutti i costi esterni del trasporto INTRA UE dovranno essere coperti dagli utenti del trasporto.

In tale contesto, gli interventi del "Piano del ferro" unitamente a quelli di RFI su Terzo Valico dei Giovi e del nodo ferroviario di Genova, consentono già oggi di programmare l'obiettivo di AdSP di giungere ad un modal split del 30% entro il 2030, e conseguentemente aumentando più del 50% rispetto ai volumi ferroviari del 2015, come stabilito dalla strategia UE "SSMS" sopra menzionata.

Gli interventi che saranno previsti nel nuovo Piano Regolatore Portuale (di prossima sottoposizione a VAS) potranno consentire invece di programmare a traguardare l'obiettivo fissato per il modal split al 50% entro il 2050, e conseguente raddoppio dei volumi via ferrovia rispetto al 2015 (come previsto da strategia UE "SSMS") grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici.

In accordo a quanto sopra, si evidenzia che:

- la strategia dell'accessibilità portuale terrestre non deve e non può rivolgersi solamente agli aspetti strettamente legati alla logistica portuale (unici su cui la scrivente AdSPMLO ha diretto controllo in termini di programmazione), ma deve tener conto anche del contesto nazionale ed internazionale in cui essa è immersa. Di conseguenza, è premura della scrivente, evidenziare come ad oggi, *la programmazione di un sistema integrato di infrastrutture portuali tale da poter vincolare i futuri flussi di TEU in arrivo nel Porto di Genova per il 90% su rotaia* (cfr. C.A. n.8 lettera g del Parere 233 del 28 marzo 2022) non potrebbe trovare affermazione ed efficacia nella pratica dei trasporti a livello nazionale e internazionale, in quanto non praticabile in termini di capacità ad oggi prevedibile della rete ferroviaria, nonché in termini di convenienza economica e fattibilità commerciale;
- allo stesso tempo i piani ed i tavoli sopra citati di cui codesta Autorità è parte integrante, rappresentano ad oggi, come riportato dalla C.A. 8 lettera h *“un piano integrato di adeguamento del sistema ferroviario e internodale”*, tale piano sarà opportunamente integrato *“a supporto del nuovo sistema portuale, dotato di una logistica integrata nelle linee di trasporto merci che consenta il raggiungimento degli obiettivi sopra elencati;”* attraverso i dedicati strumenti di pianificazione e programmazione portuali, ossia gli interventi che saranno previsti nel nuovo Piano Regolatore Portuale di prossima sottomissione.

La scrivente rileva inoltre che, in attesa di una ulteriore spinta a livello sovranazionale e nazionale sul potenziamento dell'intero sistema trasportistico ferroviario di area vasta, gli interventi ad oggi in via di realizzazione e previsti nel nuovo PRP, aventi l'obiettivo di traguardare un modal split al 30% entro il 2030 ed al 50% entro il 2050, siano la massima e migliore pianificazione di shift modale programmabile allo stato attuale, nonché siano in pieno allineamento agli obiettivi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN) laddove il Gestore (RFI) prevede una programmazione di medio-lungo termine che miri allo sviluppo di un sistema integrato di trasporto a lunga percorrenza e ad un servizio ferroviario migliore in termini di accessibilità e prestazioni che possa così contribuire alla transizione ecologica e digitale.

Preme evidenziare che i target sopra esposti, rispetto ai tempi di realizzazione degli interventi infrastrutturali e ai risultati attesi, sono comunque estremamente sfidanti, considerando che la ripartizione modale del trasporto ferroviario merci in Europa, con riferimento al traffico interno terrestre, si attesta su una percentuale del 18,7% (media EU-27, anno 2020), percentuale che in Italia scende al 13,1%.

Considerando, in particolar modo, il trasporto ferroviario delle merci, dal 2015 si è avviata in Italia una politica di rilancio specifica per invertire il rapido declino iniziato nel 2008, focalizzandosi prevalentemente su l'upgrade infrastrutturale della rete e delle connessioni di ultimo e penultimo miglio, il rafforzamento dei corridoi merci (RFC) al fine di migliorare la competitività del trasporto ferroviario merci internazionale (che rappresenta circa la metà del traffico merci di interesse italiano in termini di treni-km), misure di semplificazione ed efficientamento normativo e procedurale, e stabilizzazione degli incentivi a supporto del comparto nelle more dell'implementazione degli interventi infrastrutturali.

In tale contesto, e più specificatamente riguardo al traffico container, gli altri porti del Mediterraneo e del Northern Range, hanno percentuali di split modale non molto differenti, salvo taluni casi eccezionali, da quelle dei porti del Sistema del Mar Ligure Occidentale che oggi (dato 2022) registrano percentuali importanti di trasferimento di traffico dalla strada alla ferrovia nell'ordine del 28% per il porto di Vado Ligure, del 18,8% per Genova Pra' e del 12% per Genova Sampierdarena.

Tra gli esempi più vicini e paragonabili con le capacità del Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, si può citare il porto di Barcellona che nel 2022 ha registrato un modal split del 13,5% per quanto riguarda il traffico container, ed il porto di Fos-sur-Mer che a fronte di 1,5 milioni di TEU movimentati nel 2022, ne trasferisce via treno verso l'interno circa il 15%.

Nel Nord Europa, invece il porto di Amburgo è il porto ferroviario per eccellenza con oltre 2000 servizi ferroviari attivi a settimana dedicati al trasporto container che movimentano quasi il 50% dei volumi gateway complessivi.

Invece, Rotterdam, il maggior porto europeo in termini di volumi container con oltre 15 milioni di teu movimentati, registra percentuali di trasporto ferroviario poco sopra il 10% mentre utilizza maggiormente il meno ecologico trasporto *via barge* (35% circa).

Ultimo caso, è quello di Anversa dove si registrano percentuali minime di trasporto *by rail* (7% circa) con l'obiettivo dichiarato di traguardare il 15% entro il 2030.

Tenuto conto di tutto quanto sopra esposto, con la presente si evidenzia che la scrivente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ad oggi e entro i termini di cui alla Verifica di Ottemperanza di cui alla C.A. 8 del Parere 233/21, può programmare esclusivamente il traguardo degli obiettivi fissati al 2030, attraverso gli interventi del “Piano del Ferro” unitamente a quelli di RFI su Terzo Valico e nodo ferroviario, e gli obiettivi fissati al 50% entro il 2050 attraverso gli interventi che saranno previsti nel nuovo Piano Regolatore Portuale di prossima sottomissione (fine primavera 2024) per la dedicata procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Oltre questo arco temporale, la programmazione di ulteriori obiettivi potrà essere sviluppata solo ed esclusivamente laddove sia possibile procedere in maniera sinergica con gli altri soggetti attuatori coinvolti a livello nazionale (in primis, per il solo stato italiano: RFI, FS, Anas, ASPI, ENAC, ENAV) ed internazionale, al fine di tragguardare positivamente un sempre maggiore efficientamento dei sistemi di trasporto e un loro ulteriore potenziamento e rafforzamento a livello locale e sistemico. Conseguentemente, si chiede che la richiesta di cui alla C.A.8 lettere g ed h del Parere CT VIA n.233 del 28 Marzo 2022 venga adeguata tenendo conto di quanto sopra esposto e di quanto in potere e competenza della scrivente AdSPMLO.



MARCO
VACCARI
05.02.2024
16:41:28
GMT+01:00