# CONSIGLIO REGIONALE DELLA LIGURIA

*Assemblea Legislativa Regionale della Liguria*

*Gruppo Consiliare Liste Civiche per Biasotti Presidente*


Genova, 6 febbraio 2014
Prot. N /2014

Al Signor Presidente
del Consiglio regionale
S E D E

**INTERROGAZIONE**
**(con risposta immediata ex art. 118 del Regolamento interno del Consiglio)**

Il sottoscritto Consigliere regionale,

PREMESSO che per il porto di Genova, il più importante scalo del Paese, il collegamento su ferro con il Corridoio 6, già Corridoio 24, è assolutamente prioritario, proprio perché il mercato di riferimento delle banchine genovesi è l'Italia settentrionale ed il centro – nord Europa (Svizzera e Germania);

PREMESSO, altresì, che il tassello fondamentale di questo Corridoio è il Terzo Valico, opera ferroviaria strategica e necessaria per eliminare le criticità dovute alla forte pendenza della linea storica e alla ridotta sezione dei tunnel nel tratto appenninico dell'attuale linea ferroviaria;

APPURATO che quest'opera è essenziale per lo sviluppo del porto di Genova nel medio e lungo periodo;

ASSODATO che la dimensione europea del Corridoio 6 impone la realizzazione – anche all'interno del primo porto italiano - di linee ferroviarie adeguate agli standard di servizio di altri Paesi europei, dove sono già stati completati o sono in via di completamento interventi di potenziamento delle linee caratterizzati da alta capacità e flessibilià a favore del trasporto merci via ferrovia, migliorie che renderanno ancora più accessibili e contendibili i mercati di riferimento del porto di Genova;

RILEVATO che ad oggi, il trasporto di merci da e verso lo scalo genovese avviene prevalentemente su gomma;

PRESO ATTO che nel corso del 2012 i traffici ferroviari hanno registrato un incremento passando da 113,3 a 129,3 migliaia di carri carichi movimentati, con una crescita del 14 % circa: questo dimostra che l'Autorità Portuale e gli operatori del Porto di Genova intendono e sono chiamati a potenziare il trasporto ferroviario, con l'obiettivo di raggiungere nel medio termine almeno il 40% di merci trasportate su rotaia;

DATO che per incrementare la movimentazione di merce su rotaia occorre , innanzitutto, superare le criticità all'interno del porto genovese ed, in particolare, "*occorrono dei miglioramenti infrastrutturali, a Voltri come a Sampierdarena, per consentire allo scalo genovese di incrementare l'operatività dei terminal, intrinsecamente legata all'espansione del traffico su ferro*" come dichiarato dal Presidente di Fuorimuro, la società che dal 2010 svolge l'attività di manovra ferroviaria all'interno del porto;


Via Fieschi, 15 16121 – GENOVA
Tel.: 010.5488970/8971 Fax :010.5530302

RICORDATO che lo stesso Presidente riferisce che ad oggi le maggiori difficoltà si riscontrano a causa dei lavori di rifacimento dei binari a servizio dello scalo nell'ambito della realizzazione della strada a mare di Cornigliano, importante infrastruttura per la viabilità urbana e la mobilità del ponente cittadino che si sviluppa per circa 1,6 Km di lunghezza su 3 corsie per senso di marcia e collegherà Piazza Savio , a Cornigliano , con Lungomare Canepa;

SOTTOLINEATO che il progetto definitivo della strada di scorrimento a mare è stato approvato in Conferenza Servizi con provvedimento di Intesa Stato Regione il 14/02/2008;

EVIDENZIATO che il ponte della strada a mare realizzato nel punto in cui questa si sovrappone ai binari in uscita dal porto a Sampierdarena è stato progettato con un'altezza dai binari insufficiente per permettere il transito dei treni merci, motivo per cui si è dovuto intervenire sulla linea, creando una sorta di "sottopasso ferroviario" dove i binari scendono di circa un metro e mezzo per poi risalire dopo aver superato l'intersezione con la nuova strada a mare;

CONSTATATO che questa sequenza di pendenze dei binari , necessaria a consentire il superamento del nuovo viadotto, determina un collo di bottiglia logistico, e complica la movimentazione dei carri ferroviari poiché occorre "accorciare" i treni merci oppure utilizzare due locomotori per trainarli, con la conseguenza che si avranno tariffe più elevate per le manovre ferroviarie, tempi più lunghi e quindi minore efficienza e competitività del porto e del trasporto su ferro;

RICORDATO che ancora a febbraio 2013 Comune, Provincia e Regione Liguria hanno eseguito un sopralluogo presso il cantiere della nuova strada a mare senza che sia stata prospettata una soluzione del gravissimo difetto dell'opera;

PRESO ATTO che il Vice Sindaco di Genova a fronte di una specifica domanda su questo problema pare abbia risposto che "basta usare locomotori più potenti";

**INTERROGA**
**il Presidente della Giunta e l'Assessore competente**

per conoscere come mai durante l'iter di approvazione ed esecuzione del progetto, che ha ricevuto parere favorevole da parte di tutti gli enti e soggetti coinvolti, non sia stata presa in considerazione la problematica legata all'altezza del viadotto, dato che già nel 2012 in un comunicato stampa la Società Sviluppo Genova riferendosi ai lavori di rifacimento delle linee ferroviarie a servizio del porto sottolineava : " *queste* (ndr le linee) *devono necessariamente essere spostate e parzialmente abbassate proprio per risultare compatibili, a fine lavori, con la presenza del viadotto che provenendo dal ponte sul Polcevera, proseguirà poi verso levante, degradando progressivamente sino a raggiungere la quota di lungomare Canepa*";

per conoscere come la Giunta intenda attivarsi per rimediare a questo gravissimo errore di progettazione che incentiva l'utilizzo della gomma e scoraggia, invece, l'utilizzo della ferrovia per il trasporto merci, modalità, quest'ultima, indispensabile per il rilancio del porto di Genova e per una maggiore apertura e competitività della Liguria e dell'Italia all'interno del mercato europeo della logistica.

Lorenzo Pellerano

Via Fieschi, 15 16121 – GENOVA
Tel.: 010.5488970/8971 Fax :010.5530302