
LE RETI DI CONNESSIONE AL PORTO DI VOLTRI

L'intervento previsto riguarda l'ampliamento delle infrastrutture portuali al fine di potenziare la capacità di movimentazione di merci e passeggeri, attribuendo maggiore funzionalità agli spazi da dedicare al traffico ro-ro, sia in termini di superfici operative che di collegamenti infrastrutturali.

L'ampliamento verrà dedicato in parte ad accogliere il traffico comunitario, autostrade del mare, e in parte quello extra - Schengen. La nuova configurazione, in particolare, attribuisce una nuova funzione alla movimentazione merci, ro-ro, e dei passeggeri extra - Schengen, liberando gli spazi dedicati a questo segmento dal porto storico e riequilibrando il peso degli inoltri terrestri, alleggerendo il nodo di San Benigno in favore della A26, migliorando così il deflusso veicolare del sistema stradale genovese.

Infatti, mentre l'A26 non evidenzia particolari fenomeni di congestione, gli assi viari di collegamento del bacino di Sampierdarena con la rete autostradale, e l'autostrada A7 stessa, manifestano evidenti criticità, dovute sia alla vetustà e saturazione della rete sia alla commistione dei traffici locali con quelli da e per il porto.

Il traffico dei rotabili, merci e passeggeri, rappresenta per il porto di Genova una quota molto importante del traffico complessivo. I servizi vengono realizzati da navi traghetto, miste merci e passeggeri, che vengono utilizzate: nei collegamenti a corto raggio con le isole (Sardegna, Sicilia e Corsica); sulle rotte nazionali ed europee dove svolgono un importante ruolo in termini di sostituzione del trasporto marittimo a quello stradale; nei collegamenti con i paesi nordafricani. In particolare, questi ultimi hanno mostrato trend di sviluppo molto significativi sia per quanto concerne il trasporto e la movimentazione di passeggeri, sia per il segmento delle merci.

Per quanto riguarda le Autostrade del Mare, ossia i collegamenti marittimi merci (o con una quota non prevalente di passeggeri) tendenti a favorire l'integrazione marittima tra Stati membri e ridurre la congestione stradale, le linee ad oggi esistenti nel porto di Genova hanno delle interessanti prospettive di sviluppo dal momento che il problema della congestione stradale è sempre più rilevante e l'attenzione dell'Unione Europea è particolarmente elevata (anche sul piano dei finanziamenti comunitari). A questo proposito, se ad oggi la definizione normativa delle Autostrade del Mare si richiama alle funzioni sopra delineate, le questioni dell'integrazione e dell'accessibilità delle regioni/stati periferici anche esterni all'Unione Europea, potranno determinare l'inclusione di alcuni collegamenti (anche extra - Schengen) nella categoria delle Autostrade del Mare con evidenti benefici in termini di politiche comunitarie e nazionali a sostegno dello sviluppo del traffico.

Nel 2010 nel porto di Genova sono stati movimentati circa 3.600.000 passeggeri (di cui 900.000 "crocieristi"), perlopiù dovuti ai servizi nazionali (con le isole) ma con una presenza non trascurabile di passeggeri provenienti dallo spazio extra - Schengen (circa 460.000 passeggeri), e oltre 1.000.000 di auto al seguito. Solo una piccola parte di questi traffici sono stati movimentati attraverso il bacino di Voltri (57.000 passeggeri e 16.000 auto) attraverso il collegamento Genova - Termini Imerese offerto dalla T-Link, sospeso nel maggio 2011.

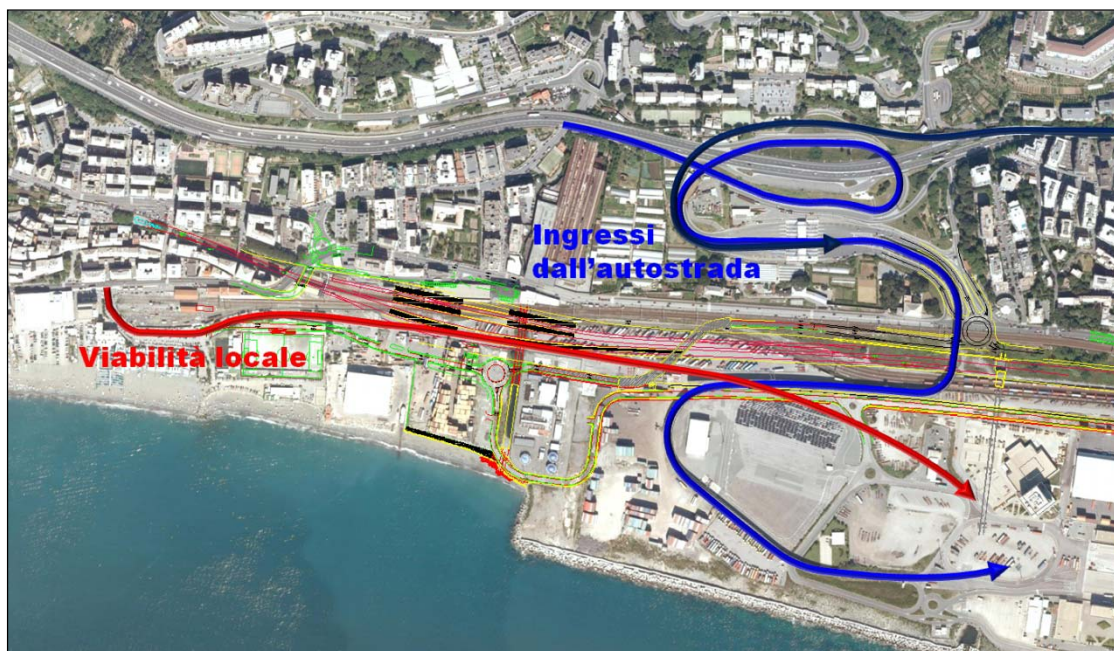
Per quanto riguarda le merci, nel 2010, dal terminal Stazioni Marittime sono stati movimentati circa 1.800.000 mtl di rotabili, di cui circa 1.200.000 (800.000 cabotaggio, 400.000 estero) dai servizi Grimaldi - GNV. Il bacino di Voltri, nello stesso anno, ha movimentato circa 540.000 mtl di rotabili con un incremento rispetto l'anno precedente di circa il 90%.

Per la movimentazione dei passeggeri extra - Schengen si prevede la realizzazione di una nuova stazione, comprensiva di tutti i servizi necessari ai flussi di transito, all'attesa e alle fasi

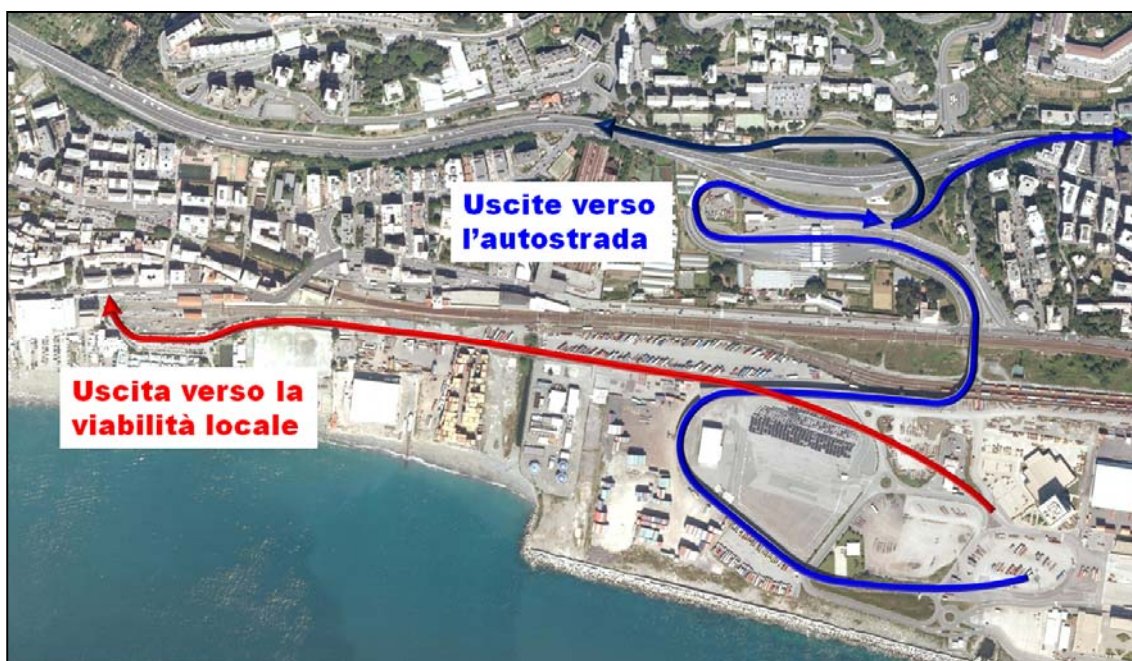
di imbarco/sbarco dei passeggeri. Si prevede, inoltre, l'insediamento di attività di tipo commerciale che possano essere usufruibili e utili per i passeggeri in sosta e contemporaneamente possano sfruttare le possibilità di collegamento con la darsena pescatori per garantire una fruizione di questi spazi non strettamente collegata alla stagionalità del traffico passeggeri.

Il sistema d'accesso attuale al porto di Voltri consta in due porte: la prima, funzionale per il traffico merci in ingresso e uscita, in connessione diretta con il casello autostradale della A10 Genova - Voltri tramite un viadotto che oltrepassa le linee ferroviarie; la seconda, più a Ponente, offre un collegamento tra il porto e la viabilità urbana attraverso Via Don Giovanni Libertà.

CONFIGURAZIONE ATTUALE DEGLI ACCESSI PORTUALI



CONFIGURAZIONE ATTUALE DELLE USCITE DAL PORTO

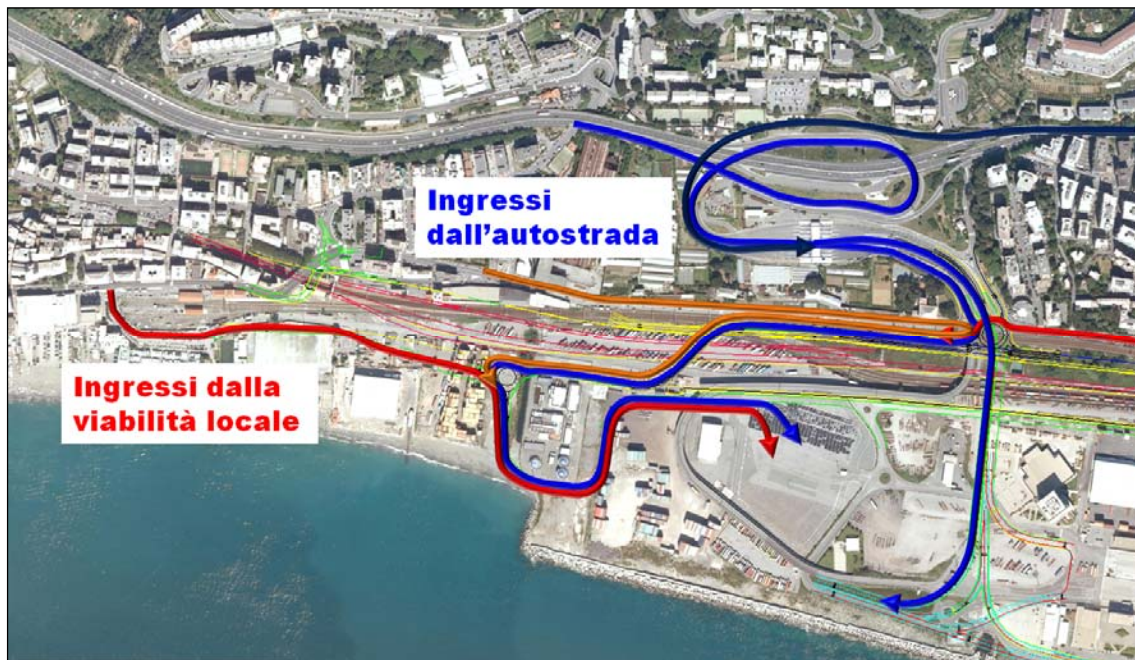


Nell'ambito del progetto complessivo assume fondamentale importanza il sistema dei collegamenti stradali delle attività portuali con la rete viabilistica urbana ed autostradale. Per quanto riguarda le connessioni con l'autostrada, l'Autorità Portuale ha sviluppato il progetto definitivo del nuovo collegamento con il casello autostradale di Genova Voltri che è stato approvato dal CIPE nella seduta del 5 maggio 2011 per un valore 35 milioni di euro. Il progetto prevede la demolizione del viadotto attuale e la ricostruzione di un nuovo viadotto che si biforca all'arrivo in area portuale con uno sviluppo minore e in posizione leggermente traslata verso levante. Tale intervento, che prevede un diverso posizionamento delle pile, è opera propedeutica all'attuazione del progetto ferroviario di riorganizzazione del Nodo di Genova.

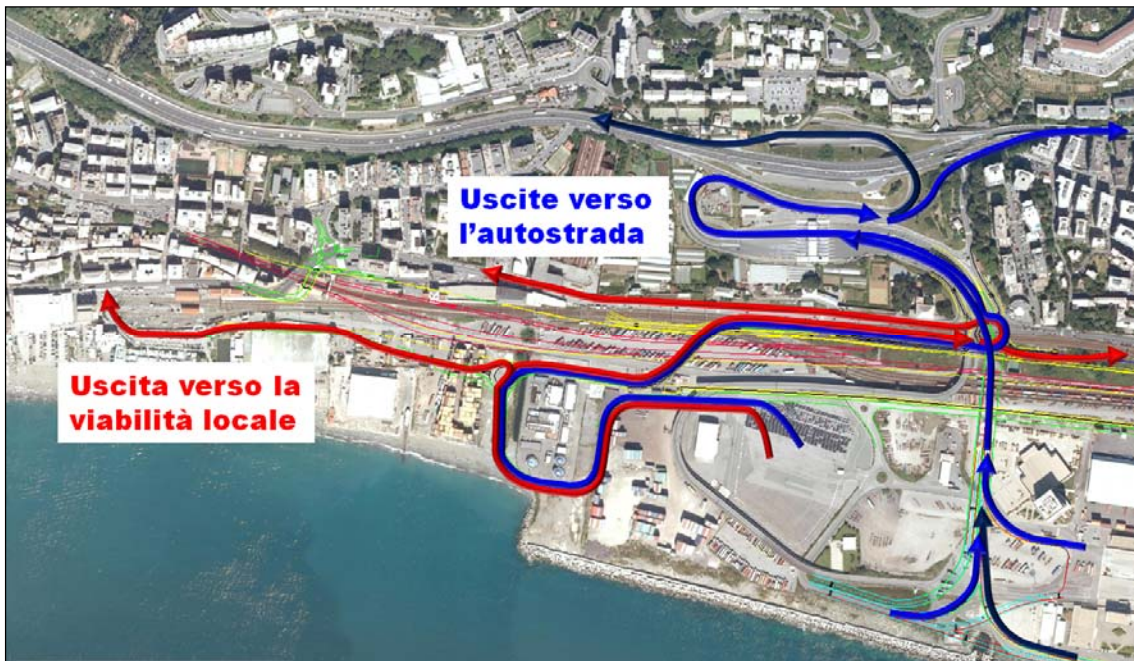
I terminal portuali saranno quindi collegati direttamente con il casello autostradale attraverso la nuova struttura viaria in progetto che raggiungerà la quota banchina con due rampe, nelle aree di levante e in quelle di ponente, dove le rotatorie a raso smisteranno i flussi verso le aree operative.

Anche l'accessibilità locale viene potenziata attraverso la realizzazione di un nuovo collegamento che ha come terminali l'uscita dal casello autostradale con rotonda in corrispondenza dell'attuale sovrappasso di Via Prà, e un'altra rotonda, da realizzarsi in ambito portuale, che metta in diretta connessione la nuova stazione passeggeri del porto, la viabilità urbana attraverso Via Don Giovanni Verità e il sistema autostradale. Tale collegamento prevede l'attraversamento dei fasci di binari in sottopasso realizzando di fatto la traslazione della Aurelia nel tratto compreso tra il casello autostradale e la stazione ferroviaria di Voltri.

CONFIGURAZIONE DEGLI ACCESSI PORTUALI PREVISTI DAL NUOVO PROGETTO



CONFIGURAZIONE DELLE USCITE DAL PORTO PREVISTE DAL NUOVO PROGETTO



Nell'ambito del processo di revisione della RETE trans europea di trasporto, avviata dalla Commissione europea nel 2009, che vedrà la rete TEN-T non più costituita da una rete unica e dai 30 progetti prioritari, ma costituita da una rete a doppio livello che includerà una "Rete di Base" detta "Comprehensive Network" ed una "Rete Prioritaria" detta "Core Network", la Commissione europea concentrerà, nella prossima programmazione l'attenzione soprattutto sull'abbattimento dei colli di bottiglia e i dei nodi critici, che oggi impediscono la realizzazione e il funzionamento di un sistema di trasporto integrato, soprattutto per le merci. In particolare, saranno previsti sostegni finanziari comunitari anche a favore delle componenti della Rete di Base per quelle infrastrutture chiave esistenti, che non saranno incluse nella rete prioritaria, nonché per l'esigenza di costruzione di nuove infrastrutture attualmente non esistenti.

Poiché le infrastrutture in progetto assumono particolare rilevanza per il completamento del sistema dell'accessibilità portuale e sono ritenute determinanti per il superamento delle criticità nell'interconnessione dei sistemi di trasporto, il Ministero sta valutando la possibilità di inserirle nella proposta degli elementi costitutivi della "Comprehensive Network" da sottoporre alla Commissione europea.

Relativamente le infrastrutture ferroviarie, in particolare per ciò che concerne il parco ferroviario esterno, RFI ha elaborato il Progetto per il Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole, attualmente in fase di esecuzione. Si prevede il potenziamento del parco ferroviario dedicato alle merci e il raddoppio delle linee passeggeri, al fine di dedicare la nuova linea al trasporto metropolitano e contemporaneamente ridurre gli spazi occupati. I terminal portuali potranno servirsi di un parco esterno formato da sette nuovi binari, connessi con i rispettivi parchi interni. La razionalizzazione degli spazi consente inoltre un arretramento dei binari sul versante urbano, permettendo un allargamento dell'Aurelia e delle aree verdi retrostanti e la connessione lineare con il parco della fascia di rispetto di Prà.