

PROGETTO NUOVO POLO DELLE AUTOSTRADE DEL MARE DI VOLTRI (AMBITO VP5BIS)

OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Nel porto di Voltri vi sono le condizioni ritenute indispensabili per **svolgere la funzione di "casello" delle "Autostrade del Mare"**, quali la **diretta connessione con più caselli autostradali** (attuale A10 e futura Gronda di Ponente), un funzionale collegamento con un parco ferroviario dimensionalmente idoneo (il nuovo nodo ferroviario di Voltri) ed adeguati spazi di banchina per il trasbordo e la sosta dei mezzi (i futuri previsti riempimenti).

Per questi motivi un terminal di Autostrade del Mare in questo sito permetterebbe un rapido inoltro dei carichi da e verso le destinazioni finali, ed un'espansione del traffico di rotabili da e verso il porto di Genova. L'esigenza di sviluppare un'offerta infrastrutturale dedicata e in linea con le evoluzioni che caratterizzano il settore del trasporto marittimo e gli scambi commerciali all'interno del bacino del Mediterraneo costituisce l'elemento centrale che ha indotto l'autorità portuale ad adeguare più volte il progetto nel corso degli ultimi anni, fermo restando la necessità di un riequilibrio dei traffici fra Porto Antico e Bacino Portuale di Voltri.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Nel luglio del 2010 il comitato portuale dell'Autorità Portuale ha approvato una variante rispetto al progetto approvato dal Consiglio Comunale di Genova in data 11 marzo 2008, a seguito della necessità di modifiche dimensionali derivanti degli approfondimenti tecnico-nautici. Le aree operative (i nuovi attracchi e i nuovi piazzali) dedicate alla movimentazione di merce sono state progettate per poter ospitare tre navi con capacità di carico di 3.500 ml e quattro navi con capacità di carico pari a 3.000 ml. Considerando la movimentazione di mezzi articolati di lunghezza massima 18 ml e calcolando un'area di movimentazione ed attesa per i mezzi in imbarco pari a 100 mq/mezzo ed un'area di movimentazione per lo sbarco (comprensiva di eventuale sosta di emergenza) pari a 75 mq/ mezzo, la superficie complessiva dei piazzali operativi, compresi quelli esistenti ed al netto delle superfici sterili per lo sbarco dei mezzi ed auto al seguito dei passeggeri extra-comunitari, deve essere minimo di 218.70 mq. Si prevede la realizzazione di una nuova stazione dedicata specificamente ai passeggeri dei traghetti extra - Schengen, composta da due piani (il primo di 6.000 mq e il secondo di 4.000 mq). La stazione avrà funzioni sia di supporto alle attività di imbarco e sbarco, sia di tipo urbano.

Nell'adeguamento funzionale della variante si prevede l'introduzione di circa 45.000 mq di spazi ad uso urbano. Tale variante prevede la realizzazione di:

- una darsena per la pesca professionistica, con uno specchio acqueo di circa 20.000 mq e piazzali per circa 15.000 mq;
- la realizzazione di una fascia da dedicare alla viabilità (13.440 mq), sia carrabile sia ciclopedonale, che correndo alle spalle della darsena dei pescatori, la separa dai piazzali dedicati ai traffici merci e passeggeri.

È da evidenziare anche come l'intervento sia correlato alla realizzazione di un nuovo fascio di 3 binari elettrificato sino alla radice da collocare nel confine nord dell'attuale parco interno e da dedicare prevalentemente al servizio navetta verso i retro porti con evidenti effetti di economicità e di riduzione dei tempi operativi. L'investimento, di competenza dell'Autorità Portuale, programmato in 4,5 milioni di Euro si svilupperà a partire dal 2014 ed è da porsi in relazione sia con gli interventi in corso da parte di RFI sulla stazione di Voltri mare (ampliamento a 7 binari dedicati al servizio merci) sia con la costruzione del nuovo viadotto di accesso.

STATO DI AVANZAMENTO

La progettazione preliminare è attualmente in corso per poter avviare la procedura di variante al PRP vigente, come da deliberazione del comitato portuale del 27 settembre 2010.

In merito all'intervento di variante dell'ambito VP5bis resta necessaria una nuova Intesa con il Comune ai sensi dell'art. 5 della Legge n. 84 del 1994, che permetta di superare quella perfezionata dal Decreto del Consiglio Comunale n.12 dell'11 marzo 2008.

FINANZIAMENTO

Il progetto non ha copertura finanziaria pubblica e sono previste iniziative di partnership pubblico-privata.

DOCUMENTAZIONE TECNICA

- Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'area centrale ligure, 1992
- Piano Regolatore Generale, Comune di Genova, 2000
- Piano Regolatore Portuale, 2001
- Variante al Piano Regolatore Portuale nel dicembre 2005.
- Delibera del Comitato Portuale del 9 ottobre 2006 approva l'intesa fra Autorità portuale di Genova e Comune di Genova per la variante al Piano Regolatore Portuale relativa all'ambito VP5bis, da collegare al casello autostradale di Voltri tramite la nuove viabilità di accesso.
- Raccomandazione del Consiglio Comunale dell'11 marzo 2008 con Decreto n.12 dal titolo "Variante al vigente Piano Regolatore Portuale per l'ambito territoriale denominato VP5bis".
- Delibera del Comitato portuale del 27 settembre 2010.
- Piano Operativo Triennale 2012–2014 dell'Autorità Portuale di Genova.

Le informazioni della scheda sono state approfondite e condivise nell'ambito del focus group tematico svoltosi presso Urban Lab il 6 ottobre 2011¹⁷

INTERVENTI CORRELATI

- Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri.
- Viadotto di accesso autostradale al porto di Voltri.
- Realizzazione di un nuovo fascio di 3 binari elettrificati nell'ambito di Voltri.
- Complanare di Prà.
- Progetto retro porto di Alessandria.
- Nodo ferroviario di Genova.

INFRASTRUTTURE INTERESSATE

- Nodo autostradale di Genova, in particolare Gronda di Ponente.
- Terminal container di Voltri.
- Parco ferroviario di Voltri.

¹⁷ Cfr. § 5.1.

Analisi SWOT: Progetto VP5bis

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espansione del traffico Ro-Ro e di Autostrade del Mare nello scalo genovese, senza incidenza sulla mobilità cittadina. Inoltre proposta di Stazioni Marittime di delocalizzazione dei traffici traghetto extra-UE permetterebbe di togliere circa 150.000 vetture l'anno dal bacino del porto antico dirottandole su Voltri; ▪ connessione diretta con A10/A26 e Gronda di Ponente; ▪ previsti spazi di banchina per trasbordo e sosta dei mezzi pesanti accompagnati e non accompagnati; ▪ le aree interessate saranno in continuità con quelle già ad oggi dedicate a tale tipologia di traffico. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulteriore banchinamento ed espansione portuale nell'area di Voltri; ▪ mancanza del collegamento funzionale con il parco ferroviario che permetterebbe inoltre ferroviario di parte dei carichi non accompagnati; ▪ il traffico Ro-Ro per sua natura provoca elevati costi esterni su scala locale a fronte di benefici ambientali e sociali su scala più ampia (nazionale o comunitaria); ▪ il difficile coinvolgimento di possibili investitori privati deriva dall'assenza di indicazioni in merito a strumenti di riduzione del rischio, come la ricerca di sinergie e complementarietà con attività a minor volatilità rispetto ai flussi di traffico.
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diretta connessione con casello Autostradale di Voltri permetterebbe di attrarre quote di traffico Ro-Ro; ▪ creazione di nuovi posti di lavoro: l'attività terminalistica Ro-Ro rispetto a quella container è <i>labour intensive</i>; ▪ apertura di nuovi collegamenti nazionali ed internazionali, sia con paesi dell'UE che con paesi della sponda meridionale del Mediterraneo; ▪ con i nuovi moli nel bacino di Voltri, secondo la proposta di Stazioni Marittime, si libererebbe Ponte Doria nel bacino del porto antico. In questo terminal l'attuale terminalista (Terminal Traghetto) ipotizza di dedicare la banchina esclusivamente al traffico crocieristico. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stagionalità traffici misti merci-passeggeri e verso determinate aree geografiche; sottoutilizzazione del terminal in determinati periodi; ▪ Il rischio di traffico, se non accompagnato da specifici interventi di regolazione tesi all'efficientamento del porto, deriva dalla rilevanza del numero di approdi, distribuiti su vari terminal, già dedicati a questa tipologia di traffico; ▪ la tipologia di ormeggi previsti non appare ottimale per poter permettere l'attracco di navi Ro/Ro con portellone laterale (come la maggior parte delle navi di tipo Ro/Ro impegnate su rotte multiporti).

PROGETTO VP5BIS

