

## Facciamo un po' di conti

osservazioni sul traffico "containers" del Porto di Genova  
di Renato Milano

Dopo la bocciatura, solenne ma doverosa, della linea ad Alta Velocità Ferroviaria "Genova-Milano" da parte del Ministero dell'Ambiente, si assiste ad una frenetica crescita di *quell'enfasi* del **Terzo Valico dentro la Flavia** che, stranamente, diventa sempre più urgente e indifferibile quanto più a livello tecnico ne viene dimostrata l'inopportunità. E tutto ciò avviene sulla base di una crescita dell'attività portuale, la quale, se analizzata "conti alla mano", ci consente invece ampi spazi di tempo per fare, sul **Terzo Valico**, una scelta tutt'altro che frettolosa (vedere scheda B a pag.26).

Tuttavia, molto probabilmente, qualcuno non accetta il dibattito, e fonda le sue ragioni su una "urgenza" del valico che verrebbe soddisfatta solo utilizzando le **gallerie abusive** già in fase di costruzione (e bloccate da un'ordinanza ministeriale).

Tutto questo ci ricorda, molto da vicino, quei **Piani Regolatori** che venivano sovradimensionati "ad hoc" per consentire le peggiori rapine del territorio da parte della **speculazione edilizia**.

Abbiamo visto molti giornali riportare i dati relativi al **traffico merci** del porto di Genova, dando grande risonanza a cifre piene di zeri. I tonnellaggi di merce e soprattutto il numero dei *TEU* (container da 20 piedi) pare reclamino, senza indugio, l'urgenza di una nuova linea di valico, che peraltro si troverebbe in mezzo ad altre **tre linee già esistenti** e vicine una all'altra (la doppia linea dei Giovi e la Voltri Alessandria).

Abbiamo visto però che i sostenitori di tale indifferibile urgenza non si scomodano a fornire i risultati finali, ossia quanti treni sarebbero necessari per far fronte a tale ostentazione di zeri.

**Allora, questi calcoli, proviamo a farli noi.**

Ed è sui risultati ottenuti che si contesta *l'urgenza* del terzo valico.

Potremmo riconoscere tale pressante necessità, solo ove essa venga dimostrata con uno studio serio ma che, comunque, condizioni ogni scelta a requisiti di "*logica di percorso*", e di minor impatto ambientale, economico, sociale; e che la ponga quindi a confronto con tutte le soluzioni alternative possibili, costruendo così una **sequenza di ciò che deve essere fatto prima e di ciò che può essere fatto anche dopo** (il Terzo Valico, ad esempio).

Questa "*logica di procedere*" pare invece totalmente assente sia nei progetti, inesorabilmente naufragati, *dell'Alta Velocità* "Genova - Milano" (chiamata in seguito *Alta Capacità* per confondere le acque), sia nel fantomatico progetto del *Terzo Valico* (ovvero "**primo tassello**" di *un'Alta Velocità* propinata a rate).

Il porto di Genova, per scelte tutt'altro che logiche, (meglio forse definirle politico-clientelari), mira ad assorbire gran parte dei traffici portuali di tutta la Liguria. Così la scelta di **svuotare** gli altri scali liguri, per **concentrare** tutto il traffico merci a Genova, (e coronare così il sogno di un Ministro genovese), avrebbe la pretesa di sollevare la necessità di un **nuova linea Genova-Milano**.

Recentemente si è trasferito a Genova anche "**Messina**", il più importante spedizioniere di **La Spezia**, con un traffico di TEU che a gennaio '98 ha registrato 18.588 pezzi: il 18% del movimento complessivo dei containers.

Come premessa alle nostre osservazioni vorremmo far notare come sia sbagliato, in un'ottica seria di "*architettura dei trasporti*", concentrare una grande mole di traffico in un'area già parecchio critica e densa di vie di comunicazione che si accavallano.

Inoltre, se la nuova linea deve nascere in funzione soprattutto dell'aumento del trasporto intermodale di TEU, possiamo cominciare a fare i conti sui dati del '98, partendo proprio da quelli relativi al notevole incremento avuto nel mese di gennaio.

Dalle cifre fornite con molta enfasi dall'**Autorità Portuale di Genova** e relativi al mese di gennaio '98, risulta che il trasporto di TEU su ferro (*che, in percentuale rispetto alla totale movimentazione TEU ha raggiunto il 28% - un ottimo risultato*), ha totalizzato 28.933 pezzi da e per tutte le direzioni. Ossia, facendo due calcoli, si ottiene che il **movimento di TEU su ferro** da e per la Liguria verso la pianura Padana e i valichi alpini, nonché da e per il valico di Ventimiglia e la Tirrenica **può essere soddisfatto da 16/20 treni al giorno**: 8/10 che vanno e 8/10 che vengono.

Pur considerando che la **direttrice verso il Nord**, con i valichi alpini assorbe la più alta percentuale di traffico, diciamo che essa oggi potrebbe essere interessata da **12/14 treni al giorno**: 6/7 che vanno e 6/7 che vengono.

Inoltre, il *trend* di crescita che nel primo mese del '98 ha visto **un aumento del 13,3%** rispetto al '97, può benissimo definirsi "*fittizio*", in quanto dovuto soprattutto al **trasferimento delle banchine della Messina da La Spezia a Genova**: questa operazione ha portato infatti ad un incremento del 18% circa della movimentazione complessiva di TEU (18.588 contenitori sui 102.200 che rappresentano il totale ferro più gomma).

Il contributo dato dalla Messina non si può considerare un incremento dovuto ad una crescita "*fisiologica*" dei trasporti, perché si è trattato solo di impoverire il porto di La Spezia per arricchire quello di Genova. Proviamo anche a rifare i conti basandoci su un'utopia cara agli ambientalisti che vorrebbero *il 50% dei trasporti intermodali su ferro*.

Per movimentare da e per la Liguria, in direzione della pianura Padana, di Ventimiglia e della linea Tirrenica, la metà di 102.200 TEU mensili occorrono **32/35 treni al giorno**.

Ammettiamo che una buona percentuale di questi treni vada **verso Nord, avremo 18/22 treni al giorno**: 10 che vanno e 10 che vengono.

A questo punto giunge inaspettato in nostro aiuto il documento del Ministero dei Trasporti:

### **"Nodo di Genova - Linee guida"**

dove si dice che i **lavori di adeguamento ed ammodernamento in corso sulla doppia linea dei Giovi porteranno ad un incremento di potenzialità del 25%**.

Se la matematica non è un'opinione possiamo quindi stimare una "*potenzialità residua*" da e per la Liguria pari **150 treni al giorno** sulla sola doppia linea dei Giovi. Se vogliamo adeguare il calcolo di queste **stime di potenzialità** ad una ridotta prestazione delle linee dei Giovi, a causa di una eccessiva pendenza (*soprattutto della via Busalla, che a seguito degli interventi di adeguamento - le "Marce Parallele" - potrebbe però essere utilizzata in discesa, mentre l'altra in salita*) potremmo comunque addivenire ad una "*sottostima*" di

offerta di trasporto di 125.000 TEU al mese contro una domanda globale (ferro più gomma, attenzione) che a gennaio ha totalizzato 102.200 TEU, in tutte le direzioni !

*Ma non basta ancora!*

Non possiamo ignorare i **lavori in corso** sulla "Genova (Voltri)-Ovada-Alessandria" che prosegue per "Novara-Domodossola-Sempione".

E' sicuramente questa la linea logisticamente migliore per il *Voltri Terminal Europa* che a gennaio '98 ha fatto la parte del leone con 51.777 TEU (oltre il 50% del totale). In caso di **raddoppio** la "potenzialità residua" della linea sarebbe in grado di ospitare ancora **da 70 a 130 treni al giorno** per un trasporto mensile di *containers* in entrata e in uscita pari a 90.000 - 160.000 TEU.

Il *Voltri Terminal Europa* oggi ha prodotto un movimento record di 51.777 TEU a gennaio, (già compresi nei 102.200 complessivi) **di cui solo 14.500 circa hanno viaggiato su ferro**: quindi avremo a confronto una domanda di trasporto di 14.500 contenitori, contro una potenzialità di offerta di 90.000 !

Tuttavia l'incremento del 18,5% che si è registrato a gennaio e febbraio - *pur non essendo affatto un incremento reale in quanto dovuto al trasferimento a Genova della "Messina"* - ha permesso a *qualche furbastro* di inventarsi un *trend* di crescita annuale tale da prevedere 5.000.000 di TEU al 2015. Eccoci tornati ai tempi dei **55.000 passeggeri** che per giustificare l'economicità della linea ad *Alta Velocità* avrebbero dovuto giornalmente trasferirsi da Milano a Genova e viceversa. Oppure ai **cinque milioni** di abitanti previsti nel 1960 dal Piano Regolatore del capoluogo ligure ! Intanto i *trend* di crescita non possono essere infiniti: altrimenti potremmo già calcolare 160 milioni di *containers* al 2050 (!?).

Ma sarebbe utile che quanti credono al modello dello "*Sviluppo Sostenibile*" (irrinunciabile paradigma per la sopravvivenza del nostro pianeta) cominciasse a riflettere sulle ripercussioni, ante e post, di una crescita dei trasporti così faraonica: significherebbe assistere altresì ad **una crescita di 5 volte sia per i consumi di beni materiali che per i consumi energetici**. E' pura idiozia prevedere che al 2015 tutto sarà moltiplicato per 5, perché a quel punto, la congestione sarà totale: di spazio e di risorse.

Meglio dare una ripassata alle più moderne teorie economiche (E. Gerelli, I. Progogine, K. Boulding, Commoner, Lombardini, Molesti, ecc.) sulla irrinunciabile dematerializzazione dei consumi futuri, cui l'unica possibile alternativa è la colonizzazione di altri pianeti.

Pertanto parlare di 5.000.000 di *containers* è **una pura invenzione**, (e si auspica anche che sia così) *come lo erano i 55.000 genovesi che ogni giorno avrebbero dovuto recarsi a Milano sul treno ad Alta Velocità; e i 5 milioni di genovesi che adesso dovrebbero vivere "accatastati" nel capoluogo ligure.*

La realtà è che stiamo facendo tanto baccano per 10 treni al giorno !

Nel frattempo la **Pontremolese**, una linea storica di grande importanza logistica per i collegamenti tra la Tirrenica, il Nord, il Brennero, ecc. (è sufficiente guardare una cartina dei trasporti via ferro, per capirlo) già interessata da lavori di recupero per centinaia di miliardi, rischia di morire, immolata sull'altare del **terzo valico** Genova-Milano.

Novi Ligure, 11 agosto 98

Milano Renato  
WWF Italia