

Sottopasso ferroviario a Cornigliano, Pellerano: “Gravi ripercussioni per il traffico merci su rotaia, la Regione sottovaluta problema”

di **Redazione**

10 Giugno 2014 - 17:15



Genova. “Ritengo del tutto insufficiente la risposta fornita in aula dall’assessore alle Infrastrutture Paita in merito al problema delle doppie pendenze dei binari a servizio del porto “storico” di Genova in corrispondenza del ponte di Cornigliano della nuova strada a mare. Dopo le denunce fatte da alcuni dei principali operatori e terminalisti in merito alla criticità infrastrutturale, sentire l’assessore regionale che sostanzialmente non sa rispondere, nega di fatto il problema e prende tempo mi pare a dir poco assurdo, fuori dalla realtà”.

Così Lorenzo Pellerano, consigliere regionale della Lista Biasotti, che questa mattina ha discusso un’interrogazione per chiedere delucidazioni sulla situazione denunciata da alcuni terminalisti del porto di Genova in merito alle pendenze del raccordo ferroviario destinato alla movimentazione dei treni merci.

“Sebbene la mia interrogazione sia stata presentata 4 mesi fa - sottolinea Pellerano - l’assessore Paita ha candidamente ammesso di non aver ancora compiuto una verifica

tecnica, ma di essere certa che di problemi non ce ne siano, secondo quanto gli è stato da Sviluppo Genova. Peccato che non la pensi così chi ogni giorno su quei binari lavora e dà occupazione a centinaia di persone.

Da un sopralluogo fatto in prima persona ho riscontrato che le denunce degli operatori dello scalo sono fondate: per passare sotto il ponte della nuova strada a mare di Genova Cornigliano i binari a servizio dello scalo compiono prima una discesa e poi una salita. Possibile che per accertare questa realtà dei fatti all'assessorato non bastino quattro mesi? Sono tempistiche incompatibili con le esigenze degli operatori portuali e con i ritmi decisionali imposti ad un'impresa logistica degli anni 2000 per competere sul mercato globale. Si tratta di un errore di progettazione che comporta limitazioni alla lunghezza dei treni merci, nonché tempi e costi aggiuntivi determinati dalla necessità di utilizzare due locomotori o locomotori più potenti. Il che si traduce in tariffe più elevate per le manovre ferroviarie. Evidentemente nella costruzione del ponte non si è tenuto conto delle esigenze logistiche degli operatori portuali che ogni giorno utilizzano quei binari per movimentare le merci. La situazione ha dell'incredibile: finalmente sono partiti i cantieri del Terzo Valico dei Giovi - che vede uno dei suoi punti di forza proprio nella riduzione delle pendenze della tratta che porta oltre Appennino - e creiamo nuove pendenze all'interno del porto, realizzando un nuovo collo di bottiglia a pochi metri dalle banchine?

A suo tempo il vice Sindaco Bernini non aveva dimostrato grande attenzione al tema liquidando la questione con un laconico "Basterà utilizzare locomotori più potenti".

A questo punto, visto che l'intervento dell'assessore Paita non ha aggiunto particolari rassicuranti alla questione, mi aspetto - senza aspettare altri quattro mesi - una verifica tecnica, a cui partecipi anche il Comune di Genova, per trovare una soluzione in tempi brevi che non penalizzi ulteriormente la prima economia cittadina, quella portuale".