

I PROGETTI PER IL NODO FERROVIARIO DI GENOVA

Intervista all'Ing. Mercatali di RFI

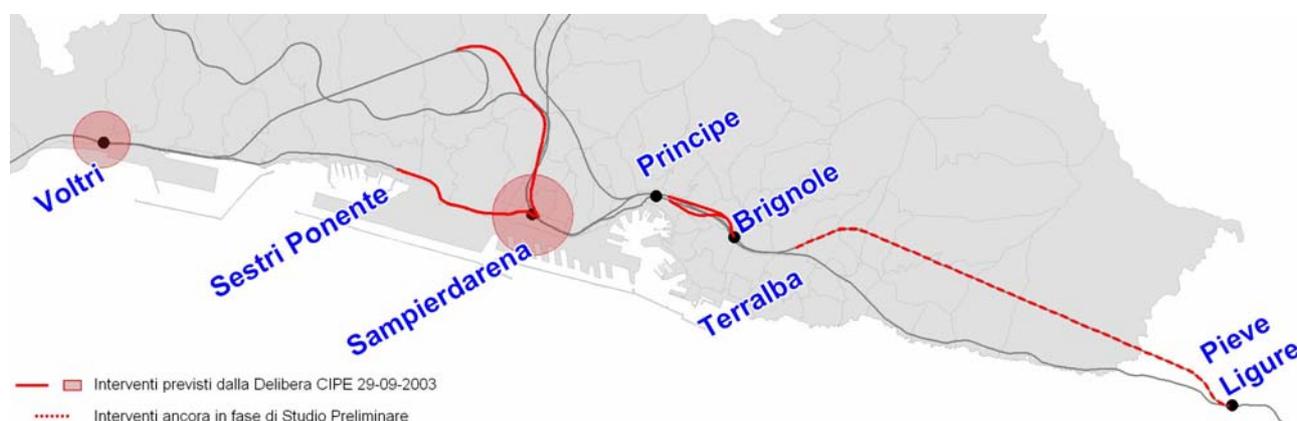
Metrogenova.com ha recentemente incontrato l'ingegner Gianfranco Mercatali, Direttore Compartimentale Infrastruttura di RFI di Genova, che ci ha illustrato il progetto di ristrutturazione e riassetto del nodo ferroviario, approvato dal CIPE con delibera del 29 settembre 2003 e proprio in questi ultimi mesi oggetto di definitivo finanziamento (622 milioni di euro) per effetto di un ulteriore accordo tra Stato e Regione.

Il progetto, che verrà cantierato entro il 2008 e terminato nel 2015, è finalizzato alla separazione del traffico ferroviario a lunga percorrenza e merci da quello regionale e metropolitano: la circolazione omotachica (vale a dire di treni impostati tutti sulla stessa velocità commerciale) determinerebbe una maggiore fluidità del servizio ed un aumento dell'offerta di treni per la mobilità dei passeggeri all'interno del Comune e, più in generale, dell'area metropolitana di Genova.

Il progetto si svilupperà attraverso i seguenti interventi:

- 1) **Voltri**: realizzazione della nuova "stazione porta" e adeguamento del fascio binari al servizio del porto contenitori VTE;
- 2) **Bretella di Borzoli**: realizzazione di un nuovo tratto di 3 km totalmente in galleria che permetterà di collegare l'attuale bretella Voltri-Borzoli con la stazione di Genova Sampierdarena.
- 3) **Sampierdarena**: adeguamento dell'intera area compresa tra il bivio Fegino, lo scalo merci di Sampierdarena Smistamento e la stazione di Genova Sampierdarena;
- 4) **Tratta Principe - Brignole**: sestuplicamento della tratta compresa tra le due principali stazioni cittadine, applicazione di un nuovo piano regolatore di stazione per Genova Brignole e realizzazione di un silos a servizio parcheggio a pagamento.

A tali lotti va aggiunta un'ulteriore opera che in ordine temporale sarà la prima ad essere realizzata (2008-2009), vale a dire lo spostamento a mare della linea ferroviaria tra Sestri Ponente e Sampierdarena nell'ambito delle opere legate alla riconversione dell'area industriale di Cornigliano.



Nel dettaglio, gli interventi per quanto riguarda la **stazione di Voltri** sono i seguenti:

- ✓ creazione della "stazione porta", ovvero una stazione ove sarà possibile l'interscambio tra i treni a lunga percorrenza provenienti da Savona e quelli regionali/metropolitani, che da quel punto in poi percorreranno tratte differenti;
- ✓ riconfigurazione della stazione che verrà dotata di 2 binari per i treni a lunga percorrenza (con marciapiede da 400 metri), 2 per i regionali e 2 per i treni con partenza/termine da quella stazione (con banchina da 250 metri); per tutti i binari il piano di calpestio sarà a 550 mm sul piano del ferro;
- ✓ realizzazione di nuovo fascio per i treni merci costituito da tre binari, collegati con lo scalo di Genova Voltri Mare (anch'esso ampliato rispetto all'esistente);
- ✓ costruzione di un parcheggio di interscambio da circa 300 posti sul lato a mare delle aree ferroviarie, collegato direttamente al nuovo fabbricato viaggiatori a ponte sovrastante l'intera stazione, raccordato con la viabilità urbana ad ovest in piazza Lerda e a est con via Prà.

Inoltre lo scalo di Genova Voltri Mare passerà dagli attuali 4 a 7 binari, con lunghezza compresa tra 730 ed 872 metri, ed avrà la funzione principale di inoltro e ricezione dei treni merci a servizio del porto contenitori VTE.



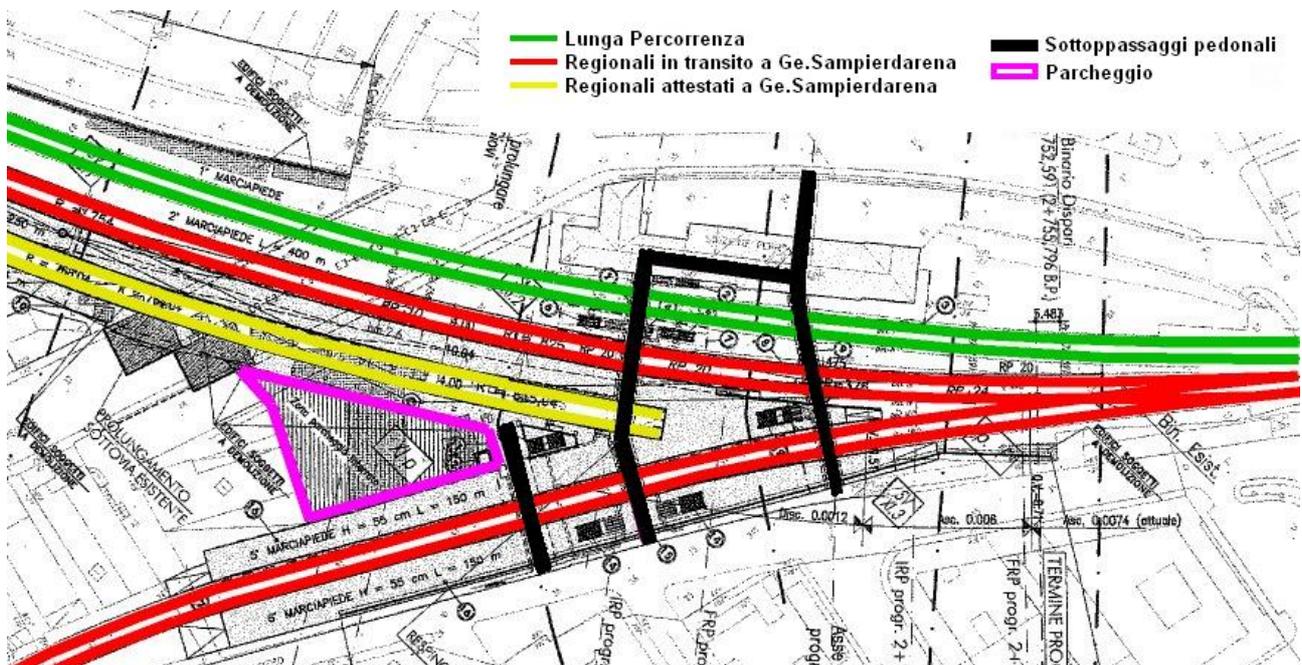
Dalla stazione porta di Genova Voltri, i treni a lunga percorrenza saranno istradati sull'attuale bretella che sovrappassa la ferrovia e l'Aurelia a Genova Pra, entrando nella galleria Doria all'altezza del Castelluccio di Pegli. Attualmente i treni (pochissimi merci) che seguono questa tratta giungono fino a Genova Borzoli dove poi si riallacciano alla linea Genova – Acqui Terme, in direzione nord.

Con i lavori del nodo – e qui giungiamo al secondo punto di intervento ovvero **Borzoli** – un tratto aggiuntivo a doppio binario permetterà ai treni a lunga percorrenza e merci di innestarsi sulla linea dei Giovi e giungere a Sampierdarena. Si tratta della parte più importante e dunque, più onerosa dei lavori in quanto verrà

scavata una galleria di 3 km (con metodo tradizionale e non con la "talpa") e verranno realizzati i cameroni in vista di un ipotetico bivio per il collegamento con il Terzo Valico.

Per eliminare le interferenze tra la nuova linea (che proseguirà per Genova Piazza Principe) e la linea dei Giovi (i cui treni verranno istradati via Genova Piazza Principe Sotterranea) verrà realizzato un "salto di montone" in prossimità del Parco Forni al di sotto del viadotto autostradale Morandi.

I tempi di percorrenza dei treni istradati sulla bretella non sarebbero superiori a quelli attuali in quanto, sebbene la lunghezza complessiva del percorso sia superiore, la velocità di percorrenza sarà certamente maggiore rispetto alla linea costiera.



Venendo al lotto **Sampierdarena**, si verificherà una vera e propria rivoluzione in quanto:

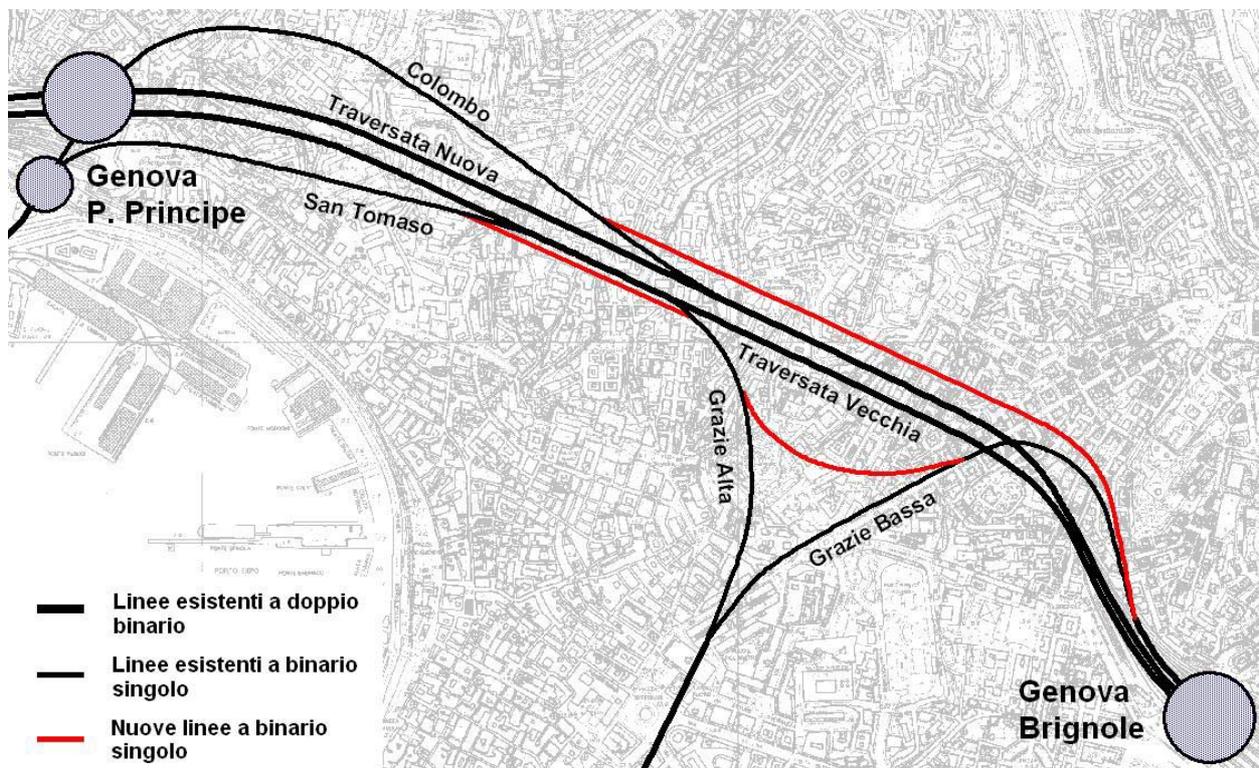
- ✓ i treni a lunga percorrenza da e per il Ponente transiterebbero sui binari 1 e 2 (attualmente sono sul 5 e 6), quelli da/per Arquata Scrivia e da/per Acqui Terme sui 3 e 4 e al traffico regionale costiero verrebbero destinati i binari 5 e 6;
- ✓ verrà spostata la sottostazione elettrica di via Degola per far posto a due nuovi binari tronchi paralleli agli attuali 3 e 4 per consentire l'attestamento a Sampierdarena di alcuni convogli regionali delle linee provenienti da nord (Arquata Scrivia e Acqui Terme).
- ✓ verrà realizzato un nuovo sottopasso, che dal muraglione di fronte a via Molteni si ricollegherà con l'uscita su via Reti
- ✓ la stazione sarà dotata di un nuovo parcheggio interrato posizionato al posto della sottostazione elettrica esistente.

L'attestamento dei treni a Sampierdarena per le linee di Arquata Scrivia e Acqui Terme si potrebbe verificare dal momento che sulla tratta Sampierdarena-Brignole verranno (auspicabilmente) aumentati i convogli della linea costiera e conseguentemente si potrebbe verificare una carenza di tracce orarie per i treni provenienti dalle linee del nord. Pertanto sarebbe necessario attestare tali collegamenti a Sampierdarena, con

conseguente trasbordo dei passeggeri sui treni regionali della linea costiera ovvero su quelli a lunga percorrenza con fermata a Sampierdarena.

Passando a considerare la **tratta Principe - Brignole** si può evidenziare quanto segue:

- ✓ le gallerie tra Principe e Brignole (Colombo e San Tomaso) verranno prolungate fino a Brignole in modo da realizzare il totale sestuplicamento della tratta;
- ✓ la prima (percorsa dai treni dispari) verrà prolungata parallelamente alla galleria Traversata Nuova fino a Brignole e lo sbocco sarà posizionato presso il fabbricato ARPAL, che verrà demolito;
- ✓ la seconda (percorsa dai treni pari) imboccando la vecchia galleria Bassa delle Grazie, il cui portale è ancora ben visibile al di sotto del muraglione di via Gropallo, sottopasserà le gallerie Traversata Nuova e Traversata Vecchia, si riallacerà con un nuovo tratto alla galleria Alta delle Grazie, ricollegandosi infine alla galleria San Tomaso nei pressi dell'ex bivio Traversata;
- ✓ il nuovo silos parcheggio verrà realizzato al posto del fabbricato ARPAL tra via Montesano e via Gropallo;
- ✓ i nuovi binari, dedicati al servizio ferroviario regionale, saranno adiacenti a quelli della nuova stazione metropolitana di Brignole, permettendo dunque un agevole interscambio tra i due sistemi di trasporto.



Lo sfruttamento della linea costiera tra Voltri e Brignole, in un'ottica di trasporto esclusivamente urbano, include anche la realizzazione di nuove fermate ferroviarie: Palmaro, Multedo, Erzelli-Aeroporto, e Teglia. Più complicata risulterebbe la costruzione della fermata di Pegli Lido per mancanza di spazi.

Al termine degli interventi si potrebbe avviare una ristrutturazione organizzativa delle linee sul modello dell'area metropolitana di Milano (linee S), linee fisse con orario cadenzato a frequenza variabile nelle ore di punta e nelle ore di morbida.

A tal proposito, pur ammettendo la necessità di allineamento tra i marciapiedi delle fermate/stazioni ed il piano di calpestio interno dei treni per favorire l'incarozzamento veloce dei passeggeri, l'ing. Mercatali chiarisce che in base alle normative tecniche vigenti sono ammesse due altezze rispetto al piano del ferro, 25 cm e 55 cm. Laddove è tecnicamente possibile si cerca di portare le banchine a 55 cm (come avvenuto, ad esempio, a Quinto), ma dove il raggio di curvatura non lo consente si rimane a 25. E' il caso, ad esempio, di Via di Francia dove si è rimasti a 25 cm in quanto la stazione è in curva e non permette un'altezza più elevata. Per quanto concerne invece la lunghezza dei marciapiedi, i parametri tecnici prevedono 400 m per i convogli lunga percorrenza, 250 m per quelli regionali e 125 m per il materiale regionale corto/metropolitano (ad esempio i servizi interni al nodo), escludendo pertanto la possibilità di composizione doppia dei TAF.

Per quanto riguarda il possibile quadruplicamento della tratta di Levante, viene confermato che esiste uno studio di fattibilità per realizzare due binari tra Brignole e Pieve Ligure, ma secondo l'ing. Mercatali il raddoppio Levante (11 km di tunnel) non rivestirebbe grande importanza per due motivi:

- ✓ la prossima realizzazione della linea AV sulla dorsale appenninica (Milano-Roma) consentirebbe di liberare tracce orarie per molti merci e lunga percorrenza ora stradati via Genova-Pisa, per cui molti treni sul Levante verrebbero eliminati, limitando il traffico e liberando spazi per il traffico regionale;
- ✓ non è risolutivo perché poi il collo di bottiglia si creerebbe poi a Pieve, l'ideale sarebbe creare un by-pass fino a Sestri Levante.

L'unico intervento allo studio è una fermata tra Brignole e Sturla (Terralba) al posto di un edificio abbandonato. A parere di RFI, Terralba dovrebbe rimanere come polo manutentivo del materiale rotabile anche in considerazione dell'incremento dei convogli e della necessità di assicurare servizi più adeguati e incisivi (manutenzione tecnica, pulizia, ecc.), non essendovi infatti altri poli manutentivi nel nodo fino a Savona (il Campasso rimarrebbe solo per i convogli merci). Pertanto, tutta l'area di Terralba rimarrebbe dedicata ai servizi ferroviari, riallocando anzi attività non strettamente ferroviarie ivi presenti (demolitore, edificio in vetro in adiacenza a Piazza Terralba, ecc) ed escludendo al momento una eventuale prosecuzione della metropolitana sulle aree ferroviarie (almeno in superficie).

In merito alla possibilità di introdurre una maggiore o totale interoperabilità tra metro-treno secondo quanto auspicato dall'assessore Pissarello, Mercatali sostiene che ci sia un'incompatibilità tra la metropolitana e la ferrovia urbana, strutture tecnicamente diverse deputate ad obiettivi diversi. Analogo discorso vale per la questione del "terzo binario", ipotesi fantasiosa elaborata dall'UrbanLab di Renzo Piano e recentemente apparsa sui giornali.

Sebbene nei programmi di RFI non sia previsto alcun terzo binario in tal senso, va ricordato che è di imminente esecuzione un riassetto degli impianti ferroviari, compresi tra la stazione di Genova Sampierdarena e la stazione di Genova Sestri Ponente, connesso alla realizzazione del corridoio infrastrutturale nelle aree siderurgiche dismesse, che consiste nelle seguenti azioni:

- ✓ Spostamento a mare della linea Genova – Ventimiglia tra il bivio della curva Molini e la stazione di Genova Sestri Ponente, con rifacimento del ponte ferroviario sul Polcevera e demolizione delle strutture non più funzionali all'esercizio;
- ✓ ricollocazione della fermata di Genova Cornigliano presso l'attuale deposito bus di AMT;
- ✓ realizzazione a monte di un terzo binario per il collegamento diretto degli impianti industriali di Cornigliano e della nuova stazione di Genova Sestri Ponente con gli scali merci di Sampierdarena attraverso la curva Molini;
- ✓ realizzazione del nuovo piano regolatore della stazione di Genova Sestri Ponente, nella quale il parco merci verrà mantenuto nella parte a mare delle aree ferroviarie.

Il terzo binario tra Sampierdarena e Sestri, ad uso esclusivo dei treni merci, partirà dalla curva Molini, avrà un tracciato parallelo alla nuova linea passeggeri, che verrà sottopassata nei pressi di piazza Savio per ricollegarsi al nuovo parco merci della stazione di Sestri.

Va in conclusione ricordato che questo progetto complessivo, che verrà realizzato entro il 2015, è costituito per l'80% dagli interventi sopra descritti, a cui se ne possono aggiungere altri, come ad esempio la risistemazione della stazione Sestri Ponente per realizzare il sottopasso di collegamento con l'erigendo parcheggio dell'ex mercato ed eliminare l'attraversamento pedonale dell'Aurelia: tale intervento prevede la collaborazione del Comune di Genova che dovrà risolvere i problemi di spostamento dei sottoservizi e di conseguente interruzione del traffico stradale.

Articolo a cura di:
Claudio Brignole
Paolo Carbone
Claudio Bellini