



G.B. Cassulo - Vincenzo Messina - Renato Milano

Lo scandalo delle forniture ferroviarie e la questione del Terzo Valico (1898 - 1998)

Un “processo decisionale” ancora in corso

Inserito redazionale de “l'inchiostro fresco”

i quaderni de “Lo Scettro ai Cittadini”

1

Queste brevi note sono state scritte soprattutto per non fare andar persa la **memoria** di un dibattito consiliare avvenuto quasi cento anni or sono relativo ad un tema ancora oggi attuale: quello del **Terzo Valico** ferroviario.

Un argomento questo che vede, oggi come allora, scontrarsi due schieramenti. Da una parte i fautori di una linea **ex-novo**, dall'altra i sostenitori di una **razionalizzazione** delle linee del “*nodo*” di Genova.

Per non tradire la nostra storia passata, ma per trarre da essa le indicazioni migliori per il nostro futuro, ecco questo fascicolo ... per non dimenticare!

Inserto redazionale de “**l'inchiostro fresco**”

ai ferrovieri che, nonostante tutto,
riescono ancora a garantire
il servizio

Introduzione

di

Vincenzo Messina

Nel presentare l'insieme di questi appunti bisogna riprendere una vivace polemica che nei mesi scorsi ha visto scendere in campo diverse personalità pubbliche, tra cui una delle più prestigiose firme del giornalismo italiano: Piero Ottone.

In un suo articolo, pubblicato nel novembre del 1996 su "il Lavoro" di Genova, scrive:

"Che cosa faceva un genovese nel 1845 se voleva andare a Milano? Forse andava prima in chiesa per raccomandare l'anima a Dio; completati i suoi esercizi spirituali, saliva su una diligenza (c'era un servizio quotidiano) alle ore 14,30 con la speranza di arrivare a Milano alle 10,30 del giorno successivo.

Ma erano già state inventate le ferrovie. Il primo collegamento ferroviario in Italia fu compiuto nel 1835 fra Napoli e Portici: a imperitura gloria dei Borboni.... E nel 1846 fu finalmente decisa un'opera audace: la linea Torino - Genova, scavalcando le montagne impervie dell'Appennino.

Furono necessari 8 anni perché l'opera fosse completata.

L'inaugurazione si fece nel 1854, naturalmente alla presenza del sovrano. Il servizio era soddisfacente: si partiva da Torino alle 9,30 e si arrivava a Genova all'una, cioè dopo tre ore e mezza.

Ma quante lotte prima di terminare l'opera! Quante opposizioni!

I proprietari dei terreni e gli amministratori dei comuni intermedi sollevarono mille difficoltà; qualche nobildonna si lamentò che sarebbe stata privata dei luoghi abituali di villeggiatura.....

*Sicché non proviamo adesso nessuna meraviglia quando leggiamo che il progetto di una ferrovia veloce fra Genova e Milano suscita, a sua volta, opposizioni molteplici. Niente di nuovo sotto il sole.... . Ogni nuovo progetto suscita le stesse obiezioni; che costa troppo, che non è necessario, che rovina l'ambiente. Oggidi i collegamenti ferroviari sono migliorati poco rispetto alla metà dell'ottocento. Ma se gli oppositori al **progresso**, allora avessero vinto, dovremmo sempre impegnare, fra Genova e Milano, 18 ore. "*

Dunque in buona sostanza alle soglie del duemila si identifica, ancora adesso, nella maggiore velocità, nel perfezionamento delle tecnologie, il "progresso" e paradossalmente non ci si accorge che non ci si è invece allontanati dalla mentalità vittoriana del secolo scorso.

In Inghilterra questa concezione del progresso - *intesa nel senso di migliori condizioni di vita per tutta l'umanità, con un perfezionamento oltre che materiale anche morale* - all'epoca infatti era in parte giustificata anche dall'**Economist**, che intorno al 1850 scriveva:

"Nella locomozione per via terra i nostri progressi sono stati davvero prodigiosi, inconfondibili con qualsiasi altra tappa raggiunta dall'uomo a partire dalla creazione. All'epoca di Adamo ed Eva la velocità media di spostamento, se mai ad Adamo fosse venuto in mente di spostarsi, era di sette chilometri all'ora; nel 1828, cioè quattromila anni dopo, era ancora di soli sedici chilometri, e c'erano uomini di senno e scientificamente preparati pronti a sostenere e decisi a dimostrare che non sarebbe stato materialmente

possibile superare questa velocità, che nel 1850 è abitualmente di 65 chilometri all'ora e, volendo, di 110."

Tutto ciò, dovrebbe apparire, oggi, ad una persona dotata di un normale senso comune, come un infantile autocompiacimento ben distante dalla realtà.

L'intento di questa pubblicazione sta dunque nel riportare in un piano più corretto epiche battaglie tra "**barbarie**" e "**progresso**".

In un piano dove è possibile constatare che il progresso tecnologico non è volto a soddisfare, e non lo è stato mai neppure in passato, il miglioramento delle condizioni di vita della maggioranza della popolazione; esso più semplicemente è piegato agli interessi di potenti forze finanziarie, e non sempre lecite. Gli scandali e le ruberie, oggi come ieri, sono stati perpetrati proprio in nome del "**progresso**" tanto osannato da molti falsi ingenui.

Genova, 26 agosto 98

Vincenzo Messina
Consulente F.L.T.U. - C.U.B.

Prima parte

*L'11 Agosto 1898 al **Piano Orizzontale dei Giovi** un treno "merci", senza più guida, si schianta contro un "viaggiatori"*

E' un dramma annunciato

*L'incidente di Pontedecimo svela lo **scandalo delle forniture** di carbone e rivela i retroscena che hanno condizionato le **scelte dei tracciati** ferroviari alle spalle del Porto di Genova. Un dibattito ancora attuale . . .*

Un particolare ringraziamento al personale dell'Archivio del Comune di Genova, al Dott. Redoano Coppedé, al Cav. Michelangelo Mori, al Sig. Vincenzo Fasciolo, alla Società Storica del Novese, alla Società Storica "In Novitate" e alla Biblioteca di Novi Ligure, preziose fonti per la presente ricerca.

Lo scandalo delle forniture ferroviarie e la questione del Terzo Valico

di Gian Battista Cassulo

Il fatto

Nell'iniziale tratto appenninico della linea *Torino-Genova*, tra Pontedecimo e Busalla, l'11 Agosto 1898 si verifica un grave **incidente ferroviario**, che le cronache dell'epoca riporteranno con grande evidenza sia per la drammaticità del fatto, sia soprattutto per le complicità politiche che da esso scaturiranno.

Quel disastro infatti metterà in luce uno **scandalo** di vaste proporzioni sulle **forniture** di carbone alle ferrovie, e svelerà gli **interessi** che hanno condizionato la nascita dei collegamenti ferroviari alle spalle di Genova.

Il resoconto di quella giornata descrive una tragedia che, come vedremo, era da tempo annunciata.

Un treno *merci*, affrontando in salita verso Busalla la ripida pendenza **della Galleria dei Giovi**, rimasto all'improvviso senza guida inizia a retrocedere e piomba a forte velocità su un convoglio *passaggeri* in attesa, alla fermata del **Piano Orizzontale**, di affrontare a sua volta l'impegnativo itinerario.

Tra le lamiere contorte vengono estratte tredici vittime e circa una ventina di feriti.

Che cosa aveva procurato quella catastrofe che, oggi, a distanza di cento anni ricordiamo?

Uno dei passeggeri, che miracolosamente riesce a mettersi in salvo, riferisce ad un cronista de Il Secolo XIX che: "*... per il maledetto carbone usato da qualche tempo a questa parte dalla società ferroviaria, tutto il personale di macchina del treno merci è stato colto da **asfissia** assieme al frenatore che, cadendo dalla sua cabina soffocato dal fumo, ha lasciato il treno abbandonato a se stesso*".

Le cause

Le vaporiere dell'epoca sono infatti da alcuni anni alimentate da una particolare mistura: **le mattonelle di carbone**.

Questo composto - *formato da un impasto di pece, catrame e polvere di carbone* - se permette un notevole **risparmio** di "esercizio", durante la combustione sprigiona però **esalazioni così velenose** da costringere i ferrovieri, per meglio resistere nelle lunghe gallerie ai fumi, a coprirsi bocca e naso con bende ben bagnate.

In particolare il transito sotto la galleria dei Giovi - *dove la corsa dura in salita nove minuti e undici in discesa* - è così massacrante che ai "*macchinisti*", all'uscita del tunnel, a Pontedecimo o a Busalla, viene somministrato "*per servizio*" un bicchiere di latte a scopo disintossicante.

L'impatto sull'opinione pubblica di questo incidente - *che vulnera l'immagine di un mezzo **tecnologicamente avanzato**, come è appunto per l'epoca il treno* - suscita un acceso dibattito che non può non approdare in Parlamento, dove Giuseppe Saracco tuona contro la gestione delle ferrovie per l'uso di quel "*velenoso miscuglio*": le **mattonelle di carbone** prodotte dall'on. Edilio Raggio nella **Carbonifera** di Novi Ligure.

Un Imprenditore impegnato in politica: l'on. Edilio Raggio

Il Raggio, un armatore ed imprenditore genovese, che ha avviato questa sua attività oltre-appennino, - *perché colà può disporre di ciò che a Genova non trova e cioè di vasti terreni pianeggianti, poco costosi e, soprattutto, di una mano d'opera più malleabile e disponibile perché privilegiata dall'integrazione dei redditi dovuti all'agricoltura con quelli derivati dall'industria* - è il **fornitore unico** delle ferrovie per il carbone. Forte di questo monopolio, impianta anche in altre città quali Venezia, Ancona, Brindisi, Civitavecchia e Torre Annunziata (*che poi rifornirà, come vedremo, via mare attraverso una flotta di Cargo-Boat appositamente costituita*) fabbriche per la produzione di **mattonelle**, ma quella di Novi Ligure, per le innovazioni che sarà costretto ad introdurre, resterà per il Raggio la principale.

Per trasferire a Novi il carbone d'importazione giornalmente scaricato nel capoluogo ligure si sviluppa così un intenso traffico merci sulla *Torino-Genova*, che ben presto, anche per l'eccessiva pendenza del primo tratto che rende estremamente difficoltoso il transito, giunge alla soglia della saturazione.

Il secondo valico: la Succursale dei Giovi

Per questi motivi e per la ritrovata importanza del Porto di Genova, che dopo l'apertura del canale di Suez (1869) e del traforo del Gottardo (1882) torna a collocarsi sulle grandi direttrici commerciali, viene costruita la **Succursale dei Giovi**, la quale è inaugurata il 30 aprile 1889 con grande soddisfazione del Raggio e con pari delusione degli acquesi e degli alessandrini, che invece avrebbero preferito (*come risulta da un duro scontro parlamentare del 1881*) un **secondo valico** attraverso Ovada, realizzato poi nel 1894, con caratteristiche però di linea secondaria. La "*Succursale*", in ausilio alla vecchia *Torino-Genova* nella tratta compresa tra Sampierdarena ed Arquata Scrivia, contribuisce in modo determinante, grazie anche al tracciato tecnicamente più ardito, a favorire il celere rifornimento di carbone alla fabbrica novese, che ormai si estende su 88.000 metri quadrati ed occupa a pieno regime oltre 300 operai.

L'incidente di Pontedecimo però inizia a far vacillare la stella del Raggio - *nel frattempo nominato Conte in occasione delle colombiane del '92* - il quale, non avendo nessuna concorrenza da vincere, onora il suo contratto garantendo più la **quantità** che la **qualità** del prodotto.

Lo scandalo delle forniture ferroviarie

In seguito alle interpellanze parlamentari scaturite da questo incidente e da numerosi altri - *quelli successivi avvenuti nel 1899 a Campoligure, a Novi Ligure ed un'altro ancora, sempre nel '99, a Ceriale* - viene avviata una **Commissione d'Inchiesta** e il nuovo Direttore Generale delle ferrovie decide di istituire un **Commissariato** per l'acquisizione diretta del carbone di Cardiff.

Il Raggio, dopo aver inutilmente tentato di far trasferire quel funzionario e poi, fallita questa mossa, inducendo i macchinisti attraverso una rete di **corruzione** (*scoperta in seguito da un sindacalista del compartimento di Napoli, tale Ermanno Colella, che costerà al Raggio una denuncia alla Procura*) a **boicottare** il carbone di importazione, è costretto, per forza maggiore, a rinnovare i suoi impianti nei quali sino ad allora ha reinvestito gli **utili** in modo **molto limitato**.

La Carbonifera

Nel 1902 costruisce così a Novi Ligure un impianto di **lavatura dei carboni** e potenzia la produzione dello stabilimento novese. Di conseguenza aumenta, tra Genova e Novi, il già fitto traffico merci a supporto del quale, in mancanza di ampi piazzali nello scalo genovese, era già stato realizzato nel 1885, presso la **Carbonifera**, il grandioso parco di **Novi San Bovo** fornito di piattaforme girevoli, di una rimessa per 18 locomotive e capace di ospitare 500 carri .

Questo impianto, in grado di manovrare giornalmente 2.400 carri, nel 1891, primo in Europa, viene illuminato con potenti *"lampade ad arco"* per permettere la formazione dei treni 24 ore su 24. Un tale incremento di transiti fra il capoluogo ligure e il Basso Piemonte fa nascere l'esigenza di una **nuova linea ferroviaria** che nel Consiglio Comunale genovese del 17 dicembre 1897 il consigliere Cappellini la definisce *"utile per non lasciare ai futuri un'eredità passiva"* e la vede in funzione di un collegamento diretto internazionale tramite il traforo del Gottardo (1882) *"per avvicinare Genova alla Svizzera"*.

La "Genova-Fraconalto-Voltaggio-Gavi-Novì" e la "Direttissima Genova-Rigoroso-Tortona".

Per questo nuovo collegamento vengono presentati numerosi studi tra i quali si confrontano principalmente quello sostenuto dal Raggio, che prevede il percorso **"Genova-Fraconalto-Voltaggio-Gavi-Novì"** ed un'altro, condiviso da buona parte dell'imprenditoria genovese, redatto dall'ing. **Carlo Navone**, che presuppone una linea "direttissima" **Genova-Rigoroso-Tortona**.

Questo secondo progetto - *sostenuto dalle rappresentanze dei lavoratori che in esso vedono un motivo di maggiore incremento delle attività portuali* - non si limita alla sola creazione di un **nuovo tracciato**, ma presuppone anche una **integrazione** del nuovo valico con le linee già esistenti tramite la realizzazione, alle spalle del porto ligure, di un *by-pass* che renderebbe più funzionale il **nodo** ferroviario genovese.

Il 7 dicembre 1900 una apposita **Commissione Consiliare**, insediata nel marzo precedente, presceglie tra i diversi elaborati quello relativo alla **"direttissima"** perché ritenuto *"il miglior tracciato sotto ogni rapporto"*.

L'iter che viene avviato per rendere operativo questo progetto, che, come risulta da una **relazione geologica** del 15 novembre 1903 firmata dal Prof. Taramelli e dagli Ingg. Locher e Capello, *"è il più compatibile con la natura geologica dell'Appennino Ligure-Piemontese"*, procede però tra molte lentezze e con notevoli difficoltà burocratiche.

Il dibattito politico

La verità vera è che dietro ai grandi proclami, pur animati da sincere intenzioni e da effettivi bisogni, si muovono **interessi** ben più casalinghi, quali la costruzione di un **Terzo Valico**, non tanto al servizio dell'**intera portualità genovese**, quanto a sostegno di una più scorrevole e meno onerosa *"movimentazione"* della produzione della **Carbonifera** alla quale, proprio nel 1897, il Raggio lega - *come prima ricordato* - l'attività di un'intera flotta (la Società Commerciale di Navigazione) costituita da quindici **Cargo -Boat**.

Tutto questo emerge con chiarezza nel Consiglio Comunale genovese del 14 luglio 1904 dove, in seguito ad una interpellanza, presentata a nome della maggioranza consiliare dal consigliere Giulio Pittaluga, riguardante **"I provvedimenti idonei al compimento del progetto esecutivo del tronco appenninico della direttissima Genova-Rigoroso-Tortona"**, scatta nell'opposizione l'ira del **Gruppo Consiliare Socialista** il quale, per

voce del consigliere Massone, accusando la Giunta di non avere **sostanzialmente a cuore** il buon esito di quel progetto - *"Andate a Roma solo quando il Ministro chiama"* - denuncia che il Conte Edilio Raggio già da tempo **"ha fatto nominare una apposita commissione parlamentare la quale riferisse in favore della linea Genova-Fraconalto-Voltaggio-Gavi-Novi"**.

A quelle parole il trambusto che scoppia nella sala consiliare è incontenibile; tra i vari consiglieri volano reciproche accuse e dal pubblico un certo Mario Malfettani grida *"Andatevene via ... gli interessi di Genova li avete sotto le scarpe !"*.

Interviene la forza pubblica e, tra il clamore, il Sindaco Gian Battista Boraggini ordina lo sgombero dell'aula.

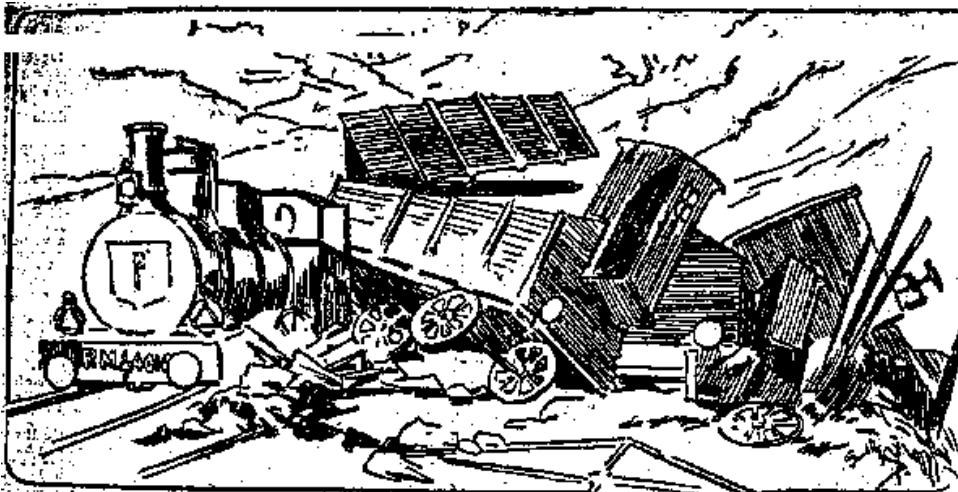
Conclusioni

Da quella data il **Terzo Valico** entra in un sonno profondo, la **Camionale prima** (1936), le **autostrade** dopo (1958) sono le nuove vie di comunicazione che gli imprenditori e i politici preferiranno per le **infrastrutture** del porto di Genova.

Solo nel 1960, con un progetto dell'Ing. **Bordoni** che per buona parte riprende quello del Navone, le ferrovie tentano di riproporsi come mezzo competitivo del **trasporto merci**, ma non se ne fa nulla ed è un vero peccato perché se quel collegamento ferroviario fosse stato eseguito, oggi **Genova** disterebbe solo 34 chilometri dalla pianura Padana e l'Appennino adesso non sarebbe violentato da un traforo già bocciato quasi un secolo fa: quello della **Galleria Flavia**.

Genova, 11 agosto 1998

Gian Battista Cassulo.



1898, dalla prima pagina del Secolo uno schizzo dal vero della tragedia

Fonte: "Il Secolo XIX"
del 11/08/98

Stralcio da una ricerca sul *"funzionamento politico-amministrativo del Consiglio Comunale di Genova"* condotta da G.B. Cassulo per conto del Dipartimento di Scienza Politica e Sociale - Facoltà di Scienze Politiche dell'Università degli Studi di Genova anno 1994-97.

Cronologia Storica

delle linee ferroviarie gravitanti sul "Nodo di Genova"

- 1853** Entra in esercizio la **Torino-Genova**. La linea a doppio binario, iniziata nel 1846, viene terminata nel 1853 ed e' inaugurata il 20 febbraio 1854.
- 1854** Nasce la **Novi-Tortona** che, nel 1884, con l'allaccio alla **Voghera-Milano**, viene trasformata, vista la sua notevole importanza, a doppio binario.
- 1856** E' attivata la **Sampierdarena-Voltri**, la cui costruzione era iniziata nel 1854
- 1872** E' terminato il prolungamento della "*Sampierdarena-Voltri*" sino al **confine francese**.
- 1874** E' completata la linea **Genova-Massa**.
- 1874** Il *Porto di Savona* realizza il collegamento con il suo retroterra con una linea ferroviaria iniziata nel 1861. E' la **Savona-Torino**, con diramazioni alla stazione di valico di **San Giuseppe di Cairo** per **Acqui Terme** ed **Alessandria**
- 1885** Entra in funzione il *parco ferroviario* di **Novi San Bovo**, allora denominato il "*Parco dei vagoni*".
- 1888** Anche il porto di La Spezia riesce ad ottenere lo sbocco verso la "*pianura Padana*" con la linea **La Spezia-Parma**, meglio conosciuta come la "*Pontremolese*".
- 1889** Dopo un lungo dibattito parlamentare, nel 1883 viene appaltata la **Succursale dei Giovi**, il "**secondo valico**" alle spalle di Genova, che viene inaugurata il 30 aprile 1889.
- 1891** Primo in Europa il **parco ferroviario** di "*Novi San Bovo*" viene illuminato per permettere la manovra dei carri - 2400 *giornalieri* - 24 ore su 24.
- 1894** Viene aperto al traffico, attraverso il passo del *Turchino*, il **Terzo Valico** appenninico fra Genova e il basso Piemonte: la linea **Sampierdarena-Ovada-Acqui Terme** che avrà in seguito ad "*Ovada*" una diramazione su **Alessandria**.

fonte: "*La Liguria e le ferrovie*" di Gino Redoano Coppedé in "*La questione ferroviaria nella storia d'Italia - Problemi economici, sociali politici e urbanistici*" a cura di Roberto Lorenzetti, Editori Riuniti, 1986

Dalla galleria dei Giovi è sparito il fumo

Nel 1911 la ferrovia dei Giovi viene elettrificata, con un imponente sforzo tecnico e finanziario. Si elimina così l'incubo del fumo in galleria, che ha provocato la grave sciagura del 1898.

... finisce l'epoca del "vapore", ma all'orizzonte sorgono nuovi "interessi".

A Torino nel 1913 la **F.I.A.T.**, fondata nel 1899 da Giovanni Agnelli, avvia, in concomitanza con l'esperienza americana di H. Ford, la prima "catena di montaggio": nasce l'industria automobilistica.

La **benzina** è il nuovo "carbone" che dominerà la politica e la società, sino ad oggi...

Un breve commento

Come verrà con maggiore ampiezza illustrato nel testo, le linee **storiche** hanno subito nel tempo profonde modifiche agli iniziali tracciati. Ciò, oltre a migliorare la circolazione dei treni, ha consentito alle diverse località interessate di destinare i sedimi ed i fabbricati ferroviari *dismessi* ad un uso più confacente alle nuove necessita' locali.

Ad esempio la originaria stazione di **Arquata Scrivia**, della vecchia *Torino - Genova*, oggi ospita una succursale della Banca CARIGE e l'annesso *magazzino merci* da tempo accoglie la sede del Dopo Lavoro Ferroviario.

Anche la vecchia **Voltri - confine francese**, ora - *quasi tutta a doppio binario* - trasferita a monte, ha regalato alle cittadine rivierasche spazi utilissimi per il riordino del territorio urbano e per il turismo, come nel caso del comune di **Cogoleto** che ha recentemente inaugurato una bellissima "*passeggiata a mare*" la quale, con il tempo, proseguirà, sempre sulla vecchia sede ferroviaria, sino a Varazze.

Così dicasi anche per l'ottocentesca **Genova - Massa** che, con il raddoppio e le modifiche di tracciato, soprattutto nella zona delle **Cinque Terre**, ha permesso la creazione, sulla sede abbandonata, di uno stupendo *percorso naturalistico* !

GiBi

Seconda parte

Ritorna la questione del Terzo Valico

Le infrastrutture territoriali ed i lavori avviati agli inizi degli anni '80 per potenziare i collegamenti ferroviari tra Genova e il Basso Piemonte.

Le considerazioni riportate nel testo si basano sull'analisi di documenti ufficiali come quello relativo al "**Nodo di Genova - Linee Guida**" allegato al "Protocollo di accordo tra il Ministero dei Trasporti, la Regione Liguria, la Provincia e il Comune di Genova, le FS. S.p.A. e la TAV S.p.A. per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti ferroviari del Nodo di Genova".

Le infrastrutture territoriali tra Genova e il Basso Piemonte

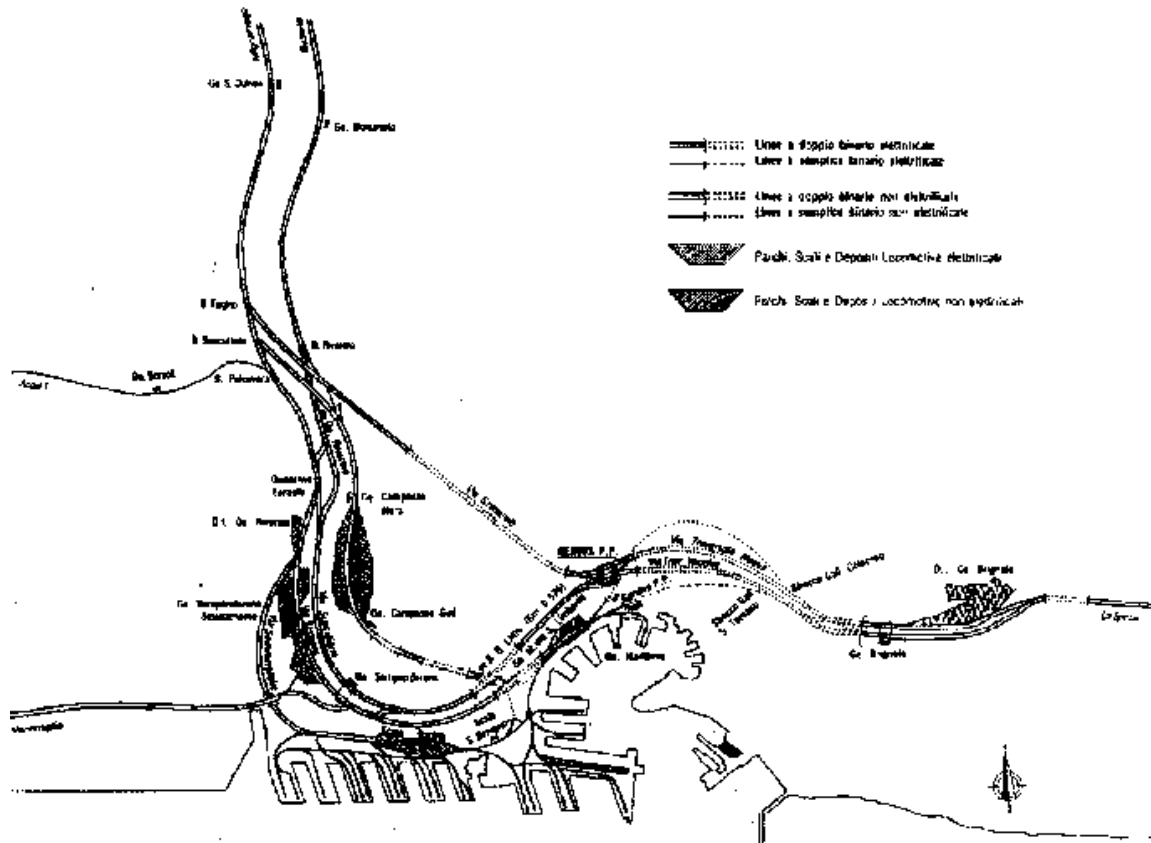


grafico n° 1

l'attuale "nodo" ferroviario di Genova

Nota

Comparare questo grafico con il grafico n. 2 a pag. 18, nel quale sono riportati i nuovi allacciamenti in via di esecuzione ed i tracciati dei progetti attualmente in discussione.

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.*

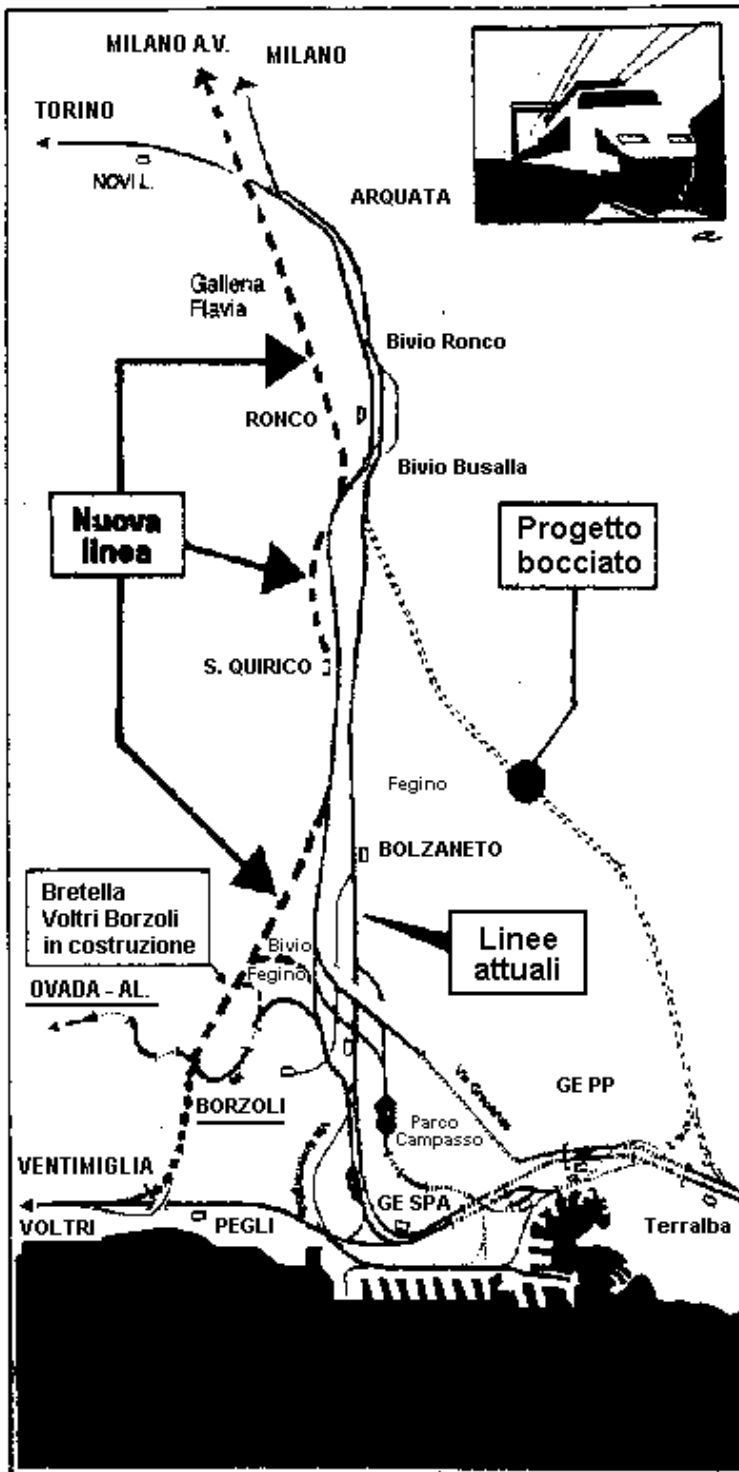
La realtà è che stiamo facendo tanto baccano per 10 treni al giorno !

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

grafico n° 2



Cartina tratta da: "Il Secolo XIX" del 16/07/1998

Nella cartina sono riportate in termini grafici le tappe principali del lungo iter progettuale relativo alla costruzione di una nuova linea ferroviaria collegante Genova con il suo retroterra.

Il **progetto bocciato** si riferisce alla prima ipotesi progettuale, quella relativa all'*Alta Velocità Ferroviaria*, divenuta poi, in seguito alle numerose e incontestabili obiezioni sull'inutilità dell'opera, linea ad *Alta Capacità Ferroviaria*, senza peraltro nessuna modifica di tracciato il quale, partendo da Genova Terralba aveva nella *Galleria Flavia* (un traforo lungo 16 chilometri e 659 metri i cui lavori sono già iniziati, oggi, con i *fori pilota*) il valico appenninico verso la pianura Padana.

Tramontata definitivamente questa seconda proposta, il progetto, sostanzialmente modificato nella prima parte del percorso, assume la denominazione di **Terzo Valico** che diramandosi da Voltri va ad immettersi sempre nella *Galleria Flavia*.

Nella cartina questa terza soluzione è indicata come **nuova linea**; tuttavia anch'essa dovrebbe seguire la stessa sorte degli altri progetti in quanto si immette sempre nella sopracitata **Galleria di Valico - la Flavia** - peraltro bocciata - nel luglio 1998 con un decreto firmato dai Ministri Ronchi e Veltroni - per gli alti costi, per motivi di ordine geologico e idraulico e per i disturbi recati all'ecosistema.

Un tracciato analogo - *la Genova-Fraconalto-Voltaggio-Gavi-Novi* - sempre per gli stessi motivi era già stata valutata negativamente da una relazione geologica del **15 novembre 1903** commissionata dal Comune di Genova.

Sostituire, aggiungere o rinnovare ?

i lavori già eseguiti e le stime di "potenzialità" relative al trasporto ferroviario di Teu
a cura del "Gruppo di Studio"

Le linee "ottocentesche", che qualcuno addita come vecchie e sorpassate, oggi sono **sostanzialmente** diverse dalle originarie.

Sono state infatti nel corso degli anni ammodernate sia nell'**armamento** - *le rotaie, gli "attacchi" e le traversine* - come negli **impianti tecnologici**, ed il **tracciato** in molti casi è stato completamente modificato.

L'elettrificazione, gli apparati di controllo e il materiale rotabile hanno **cambiato volto** alle *vecchie* linee, delle quali sono rimaste solo le originali denominazioni.

Riportiamo qui di seguito un sintetico riassunto, per quanto riguarda il **nodo di Genova**, di tutti i lavori avviati agli inizi degli anni '80 per potenziare i collegamenti fra il capoluogo ligure e il Basso Piemonte. Lavori che avrebbero dovuto - *con l'entrata in funzione del "Sistema Centralizzato per la gestione del traffico" meglio conosciuto come D.C.O. di Rivarolo (Dirigente Centrale Operativo), realizzato in collaborazione con l'Ansaldo proprio in quegli anni* - **velocizzare e aumentare la capacità** di tutto il traffico da e per Genova, ma che invece si sono sviluppati fra enormi difficoltà e lentezze, tanto che alcuni, a tutt'oggi, sono ancora in via di ultimazione.

Ecco l'elenco di questi interventi che, *una volta completamente operativi*, rappresenteranno una **valida contropartita**, per quanto riguarda le "merci", al progetto dell'"Alta Velocità Ferroviaria", divenuto poi "Alta Capacità Ferroviaria" ed ora "Terzo Valico":

* Il "**Salto del Montone**", realizzato fra il 1986 e il 1995 ad Arquata Scrivia.

Tale opera, costata circa **26 miliardi** dovrebbe permettere, a seconda dei flussi di traffico, l'instradamento dei treni da e per Genova sulle direttrici Torino e Milano.

* La "**Banalizzazione**" delle linee "*Torino - Genova*" e "*Succursale dei Givi*", realizzata tra il 1986 e il 1995.

Tale opera, costata nel tratto Arquata-Genova circa **16 miliardi** ed ancora non completamente ultimata, permettendo di utilizzare sia in un senso di marcia come nell'altro lo stesso binario (banalizzazione), dovrebbe servire a "moltiplicare", attraverso le "**marce parallele**", le possibilità di impegno delle attuali linee ferroviarie che, tramite il "**Salto del montone**", sono state rese intercambiabili.

* **L'adeguamento alle norme della nuova sagoma "cinematica internazionale" della linea "Torino - Genova" e della "Succursale dei Givi"**.

Tali lavori (difficili da quantificare in termini economici in quanto spezzettati in molti interventi), consistiti nel rimuovere tutti gli ostacoli fissi al fine di permettere il transito ai nuovi trasporti merci (grandi containers), dovrebbero rendere le linee menzionate "*appetibili*" alle nuove esigenze di traffico.

* **L'adeguamento alla nuova sagoma "cinematica internazionale" della linea "Genova - Ovada - Alessandria"**.

Sono già stati stanziati i finanziamenti.

Tali lavori, preventivati in circa **35 miliardi**, già in avanzata fase di progettazione, saranno funzionali alla "*Bretella di Voltri*" (**altrimenti inutilizzabile**), la quale rappresenta, dopo la

"Torino - Genova" e la " Succursale dei Giovi", la **terza via di fuga** del traffico commerciale del porto di Genova verso il suo retroterra (il vero *Terzo Valico*).

*** La "Bretella" di collegamento del Porto di Voltri con la "Genova - Ovada".**

E' stata progettata, appaltata ed è attualmente in corso d'opera.

Tale "bretella", del costo di circa **180 miliardi**, una volta ultimata, permetterà l'uscita veloce del traffico merci dal porto di Voltri ed, in un primo momento, l'instradamento dei treni sulla **Genova-Ovada**; quindi, con ulteriori lavori di allaccio, anche **sulla Succursale dei Giovi**. Il porto di Voltri potrà così aprirsi sulla **pianura Padana** sia tramite Alessandria, sia tramite Arquata.

Inoltre, collegando la "bretella di Voltri" alla "Succursale dei Giovi", si avrebbe la possibilità di instradare alle spalle di Genova i convogli merci da e per il **ponente**, liberando così l'attuale **linea litoranea** fino a Voltri, che potrebbe essere prevalentemente dedicata ai convogli regionali e suburbani (il famoso **by-pass** già previsto dall'Ing. Carlo Navone e ripreso nel 1960 dal progetto dell'Ing. Bordonni).

Tabella 2 - Riepilogo dei progetti

Lavori	Proposta Progetti	Liquidati Lavori eseguiti	Nuove proposte Nuovi progetti
Salto del Montone	26.000	26.000	1.000
Banalizzazione linea alta e bassa	16.000	16.000	0
Bretella Voltri	180.000	180.000	190.000
Adeguamento sagoma cinematica	0	0	35.000
Bivio Bersaglio	6.000	6.000	0
Binario esterno di Ronco	1.500	1.500	0
Nodo CTC	0	0	46.000
TOTALI	229.500	229.500	272.000

(N.B. le cifre sono espresse in milioni)

Stime di potenzialità delle linee " Torino - Genova" e "Succursale dei Giovi" relativamente al trasporto dei TEU

Secondo le previsioni del documento "**Nodo di Genova - Linee Guida**", allegato al "*Protocollo di accordo tra il Ministero dei Trasporti, la Regione Liguria, la Provincia e il Comune di Genova, le FS SpA e la T A V SpA per la definizione del nuovo assetto dei trasporti ferroviari del Nodo di Genova*", gli interventi sulle linee Torino-Genova e Succursale dei Giovi "...unitamente alla realizzazione di un sistema centralizzato per la gestione del traffico sulle linee del nodo, (il D.C.O. di Rivarolo) **consentiranno incrementi di potenzialità dell'ordine del 25% sulle linee di valico.....**".

I treni che oggi percorrono le due linee Genova-Arquata **sono 275**; la "potenzialità" delle due linee è pari a **340 treni**. Pertanto, se ci atteniamo alle stime delle tabelle fornite dalle FS e riprese nello studio di Tartaglia e Zambrini, ci accorgiamo che sulla Genova-

Arquata Succursale e sulla *Genova - Arquata via Busalla*, esiste oggi ancora una **potenzialità residua di 65 treni** (prima di arrivare alla saturazione).

Il 25% di incremento di potenzialità, stimato dal documento sul "*Nodo di Genova*", porta la capacità delle linee a **425 treni** al giorno.

Questo porterebbe la **potenzialità residua complessiva delle due linee di valico a 150 treni in più al giorno nei due sensi di marcia** prima di arrivare alla saturazione.

Tabella n° 3: Dati riassuntivi sulla potenzialità delle linee di valico dei Giovi

Il documento "*Nodo di Genova: linee guida*", allegato al "**Protocollo di accordo**" del Ministero dei Trasporti, stima un aumento di potenzialità delle due linee, a seguito degli interventi di *adeguamento e banalizzazione* in corso, pari al 25%.

Pertanto potremmo tradurre tale stima in un *incremento di potenzialità* di tracce calcolato come di seguito.

Genova - Arquata Succursale			
<u>Potenzialità attuale</u> 200 treni/day			
+ 25% di incremento	250 tr/d		
impegno attuale		180 tr/d	
potenzialità residua			70 tr/d
Genova- Arquata via Busalla			
<u>Potenzialità attuale</u> 140 treni/day			
+ 25% di incremento	175 tr/d		
impegno attuale		95 tr/d	
potenzialità residua			80 tr/d
Riepilogo			
<u>Potenzialità attuale sulle linee di valico</u>	425 tr/d		
impegno attuale sulle linee di valico		275 tr/d	
Conclusioni			
Potenzialità residua delle linee di valico			150 tr/d

Il livello di criticità

Considerando pure che una linea, quando supera l'80% della sua potenzialità si dice che raggiunga il "livello di criticità", possiamo stimare che le due linee hanno comunque la capacità di portare "comodamente" ancora 65 treni: 20 sulla succursale e 45 sulla via Busalla. Tuttavia se considerassimo le frequenti soppressioni di treni che si aggirano sul 20 - 30% del movimento giornaliero, ritorneremo ad una potenzialità residua di circa 150 treni, senza sfiorare il livello di criticità.

NOTA

Esiste un problema di portate delle linee che non è da sottovalutare, pur essendo, comunque, ovviabile.

Genova - Arquata via Busalla

Questa linea ha una portata ridotta nel tratto Genova Pontedecimo -Busalla, dove un locomotore 636 può tirare al massimo 350 tonnellate e un 633 ne porta 410.

In questo caso, considerata la brevità della tratta, si potrebbe ovviare con una **doppia trazione** (se ci fossero locomotori e macchinisti disponibili) per aumentare le portate rispettivamente a 700 e 820 tonnellate, corrispondenti a 14 o 16 carri da 50 tonnellate (42 - 48 contenitori TEU con una quantità di merce, al netto del peso del contenitore, che oscilla dalle 364 alle 416 tonnellate a treno).

Genova - Arquata via Mignanego - Ronco

In questo caso le portate massime consentite sono di 720 tonnellate per un locomotore 636 e di 880 per un loc 633, utili per un treno di 14/17 carri (42/51 TEU per 364 - 440 tonnellate a treno).

Si può concludere stimando che una potenzialità residua di 150 treni al giorno porterebbe ad un **incremento di TEU/anno in entrata ed in uscita dal porto di Genova pari a oltre 1.700.000 unità** di cui metà (treni pari) in direzione della pianura padana e dei valichi alpini.

(N.B. il calcolo è stato fatto su 38 TEU a treno ottenuti facendo la media fra la ridotta prestazione della linea via Busalla e la miglior prestazione della Succursale)

Stime di potenzialità della linea "Genova-Ovada-Alessandria" relativamente al trasporto di TEU

Attualmente viaggiano sulla linea Genova - Ovada 17 treni *viaggiatori* e 5 *merci ordinari* ed è inserito in "orario" il passaggio di 12 treni **straordinari**, per un totale di 34 convogli .

N.B. Di questi 34 treni abbiamo visto che 12 sono straordinari, pertanto effettuati saltuariamente, e molti degli altri, in determinati periodi, non circolano, infatti:
- 6 sono soppressi per uno o due giorni della settimana (sempre nei festivi e spesso anche al sabato);

- 4 sono periodici e soppressi nei festivi (significa che circolano solo in un determinato periodo e mai durante i giorni festivi);
- 3 sono periodici e incompatibili con altri treni in orario (significa che possono circolare solo in un determinato periodo e al posto di altri treni in orario);
- Altri 8 sono incompatibili e di essi tre soppressi nei giorni festivi;
- 1 e' incompatibile, periodico e soppresso nei festivi.

Il che significa che a circolare non saranno 34 treni, bensì: dei 12 straordinari solo pochi sono quelli effettuati giornalmente; degli altri ne circolano almeno un 30% in meno.

Ossia, la media giornaliera di treni circolanti non sarà superiore alla ventina.

Sulla Ovada - Genova sono previsti 15 viaggiatori e 12 merci **straordinari**, utilizzati saltuariamente.

Il tutto per un totale complessivo previsto in "orario" nei due sensi di marcia di **61** treni dei quali si stima **ne circolino giornalmente circa 40-50** .

In seguito ai lavori di *adeguamento* previsti su tale linea potremmo attribuirle una *capacità di trasporto* pari a quella di una linea a semplice binario (considerando altresì che molti tratti sono già a doppio binario), ossia **90 treni** al giorno.

Da quanto sopra si deduce, per la *Genova-Ovada-Alessandria* una **potenzialità residua di 40-50 treni da mettere al servizio del porto di Voltri.**

Tabella n 4: dati riassuntivi sulla potenzialità della linea di valico " Genova - Ovada - Alessandria "

Treni attualmente circolanti	40/50 treni/day
Potenzialità della linea	90 treni/day Dato comparativo desunto dalle potenzialità di altre linee a semplice binario.
Potenzialità residua della linea	40/50 treni/day (per le "prestazioni di trasporto", vedere nota alla conclusione del capitolo)

Si stima (dal dossier Trasporto Merci del *Sole 24 ore*) che il porto di Voltri, con l'attivazione del VTE (Voltri Terminal Europa) e con il completamento dei nuovi collegamenti infrastrutturali produrrà nel '98 50 "treni blocco" al giorno. Previsione che a tutt'oggi (scriviamo queste note alla fine del '98) appare piuttosto sproporzionata con la realtà: tuttavia ci auguriamo che presto avvenga, consapevoli che la Voltri - Ovada potrà dare un'ottima risposta alla domanda del VTE.

Attenendoci, quindi, alla stima prevista possiamo concludere che **40-50 treni al giorno sulla "Genova-Ovada-Alessandria"** potranno soddisfare tutta la domanda di trasporto auspicata per il VTE in entrata e in uscita: ovvero **da 600.000 ad oltre 1.000.000 di contenitori all'anno: e senza lasciare nulla per il trasporto su autotreni.**

La linea "Genova-(Voltri)-Ovada-Alessandria", **con i soli interventi previsti di adeguamento** avrebbe quindi un "potenziale di movimento carri" pari a 200.000/ 350.000 pezzi all'anno.

Ed inoltre, **in caso di raddoppio delle tratte ancora a binario unico** (ossia circa 28 chilometri), **tale potenziale crescerebbe notevolmente.**

Conclusioni

Tutti questi interventi, (elencati nella tabella 2 a pag. 20) **per un costo complessivo di circa 272 miliardi, sono stati programmati, come abbiamo ampiamente illustrato, per sostenere e soddisfare il crescente traffico merci da e per Genova.**

Quindi, più che sostituire o aggiungere nuove linee, dai dati raccolti, altro non può desumersi che per tutti conviene potenziare l'attuale sistema del nodo ferroviario alle spalle di Genova

Il gruppo di studio
"Lo Scettro ai Cittadini"

G.B. Cassulo, Vincenzo Messina, Renato Milano.

Nota: "Prestazioni di trasporto" dei locomotori.

In relazione alla **prestazione** dei locomotori attualmente in esercizio e considerando un trasporto di *container* su carri S 15 con un peso lordo di 50 tonn si desume quanto segue.

- Un loc 636 può portare 14 carri con 42 contenitori TEU e un peso netto della merce pari a 365 - 370 tonnellate a convoglio.
- Un loc 633 può portare 18 carri con 54 contenitori e 450 tonn di merce al netto
- Un loc 652 può portare 19 carri con 57 contenitori e 495 - 500 tonn di merce.

Scheda A: caratteristiche tecniche della linea " Genova - Ovada - (Acqui) - Alessandria "

La lunghezza della linea di valico fra Genova Sampierdarena e Ovada e' di 45,4 chilometri (per fare un raffronto la Succursale dei Giovi, fra Genova Brignole e Novi Ligure e' di 50,7 chilometri).

La pendenza massima è del **16 per mille** (la Succursale dei Giovi raggiunge il 17 per mille) nei tratti compresi fra Ovada e Campoligure (13,9 chilometri - in direzione di Genova) e fra il Bivio Polcevera e Mele (22 chilometri - per i treni diretti al Nord). Il tratto fra Mele e Campoligure e' del 12 per mille.

Inoltre e' bene sapere che si tratta della prima linea del compartimento **interamente computerizzata**, con controllo del Dirigente Centrale Operativo con sede in Ovada (**D.C.O.**), da Visone a Genova-Borzoli.

La linea "*Genova - Sampierdarena - Borzoli - Ovada*" non è tutta a binario unico, ma è così strutturata:

Binario doppio da Genova Sampierdarena a Borzoli	Km 9,9
Binario unico da Borzoli a Mele	Km 14,6
Binario doppio da Mele a Campoligure (galleria di valico del Turchino)	Km 7
Binario unico da Campoligure a Ovada	Km 13,9

Pertanto, su un totale di 45,4 chilometri di linea, **16,9 sono già a doppio binario.**

In **Alessandria** dal **1972** è in "*esercizio*" un grande **Parco Smistamento** che dal **1975** è stato dotato di un moderno impianto **A.C.E.I.**, un *automatismo centralizzato elettrico per l'instradamento* dei treni. Tale *Parco*, che oggi ha ancora notevoli *potenzialità residue* di utilizzo, formato da **50** binari di "ricevimento" lunghi 600 metri ed altri **39**, sempre di pari lunghezza, situati oltre la "*sella di lancio*", è in grado di accogliere **2700** carri per un totale di **90** treni giornalieri e si estende verso Casabagliano in fregio alla confluenza delle linee "*Genova-Ovada-Alessandria*" e "*Savona-San Giuseppe di Cairo-Alessandria*".

La linea ferroviaria "*Genova-Ovada-Alessandria*", nella Valle Stura e nella Valle dell'Orba, corre quasi parallela all'**autostrada A26** -la" *Voltri-Sempione*" - detta anche la "**via dei TIR**".

Scheda B: dati sull'attività portuale genovese

La *movimentazione* complessiva delle **merci** nel porto di Genova ha avuto in questi ultimi trent'anni il seguente andamento:

1965	31 milioni e 554 mila tonnellate di merce
1970	51 milioni e 51 mila tonnellate di merce
1975	50 milioni e 34 mila tonnellate di merce
1979	54 milioni e 213 mila tonnellate di merce
1980	49 milioni e 632 mila tonnellate di merce
1981	27 milioni e 264 mila tonnellate di merce
1982	45 milioni e 172 mila tonnellate di merce
1998(*)	26 milioni (dati riferiti al semestre gennaio/luglio)

(*) E' da registrare nel 1998 un incremento del traffico merci pari al 18% del movimento dei containers dovuto al trasferimento da La Spezia del gruppo "Messina".

Come si evince da questi dati la *movimentazione* complessiva del **Porto di Genova**, dopo il picco raggiunto nel 1979, è stata grosso modo costante.

Fonte: IRLES "nuovi trasporti", maggio/agosto 1983 e C.C.I.A.A. 1998

Appendice

Le posizioni di monopolio, gli antichi privilegi e gli investimenti soprattutto nel settore urbanistico-residenziale hanno di fatto, a Genova, penalizzato il deciso avvio delle infrastrutture territoriali necessarie ad un Porto competitivo . . .

I dati raccolti negli articoli allegati sono stati desunti da una Ricerca del Ministero della Marina Mercantile effettuata nel 1983 e dagli atti di alcuni convegni pubblici svolti nel 1984 dal Partito Repubblicano Italiano in materia di infrastrutture territoriali.

... brevi note da una "rassegna stampa" ...

Le difficoltà dalle quali oggi la città di Genova - *assieme al suo retroterra* - e' oppressa vanno ricercate in un passato non tanto lontano dove erano favorite le **posizioni di monopolio** e trascurate le iniziative tese ad una effettiva **integrazione territoriale** del sistema portuale.

A testimonianza di ciò riportiamo - *come rassegna stampa* - due articoli che, nel richiamare il clima dell'epoca, riteniamo significativi per meglio intendere il dibattito odierno sui collegamenti ferroviari fra Genova e il suo retroterra.....

Oltre i Giovi



LE CIFRE DI UN DISASTRO

La salvezza del Porto
è sviluppo del "Novese"

Le colpe della situazione del porto di Genova sono imputabili a molti fattori, ma, insieme a tutti gli errori politici e amministrativi, una delle cause fondamentali sembra essere il "meccanismo perverso" dell'organizzazione del lavoro e la sua retribuzione, che attraverso l'istituzione del salario garantito

sostanzialmente sgancia il livello retributivo dal lavoro effettivamente prestato.

Una ricerca del Ministero della marina mercantile effettuata nell'83 ha rilevato che a Genova un lavoratore delle merci varie con una media di 8,8 giornate di lavoro percepisce mensilmente 1.620.000 lire lorde. I dati degli altri settori non si allontanano molto da queste cifre. A ciò si aggiunge il fatto che una squadra per i containers è formata da 24 uomini contro i 14 della media mediterranea e i 6 o 7 del nord d'Europa. La "compagnia unica" è sotto di 244 miliardi.

Per il consorzio autonomo del porto poi il deficit previsto per l'84 è di 84 miliardi, più 63 per liquidazioni da pagare, più 61 di debiti verso banche, più 42 verso l'INPS. E c'è una curiosità: la Guardia di Finanza ha accertato che tra il '78 e l'82 sono stati spesi 40 miliardi per straordinari nonostante la nota esuberanza di personale . . .

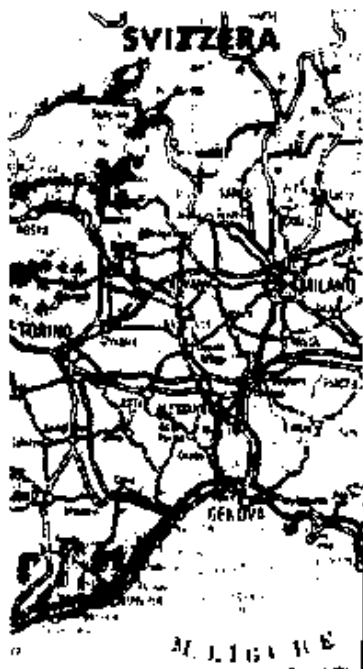
Mauro Casanova

fonte: **l'inchiostro fresco** Marzo 1984
numero "zero" - voce di informazione
del circolo culturale "F.lli Rosselli"
di Novi Ligure

Se il porto era retaggio di un sistema politico che manteneva **antichi privilegi**, non da meno erano le **infrastrutture** viarie e ferroviarie che di fatto non venivano concretamente approntate nel contesto generale della città, la quale - *grazie ad un Piano Regolatore che prevedeva insediamenti per 5 milioni di abitanti* - continuava ad espandersi con insediamenti **urbanistico-residenziali** che poi avrebbero creato una vera e propria **muraglia** alle spalle dello scalo marittimo.....

Dai congressi repubblicani di Genova e di Vercelli una proposta per l'entroterra ligure

In due congressi repubblicani tenutisi il 25 marzo a Vercelli con Giorgio La Malfa ed a Genova con Spadolini, è



emersa l'esigenza di rilanciare i porti Liguri, di Genova in particolare, e di razionalizzare per non dire di reinventare il loro rapporto con l'entroterra piemontese

A Vercelli si è discusso sulla necessità vitale di disporre di un autoporto adeguato che faciliti i collegamenti merci.

E' stato fatto notare che il riso, principale fonte di ricchezza in quella zona, viene spedito per il 70% via Ravenna (a 600 km.) e solo per il 30% via Savona, penalizzando il porto di Genova che dista appena 115 km. In questo quadro Giorgio La Malfa ha vivamente auspicato che una visione più coraggiosa ed una più razionale gestione degli Interessi comuni possano finalmente superare i ristretti orizzonti provinciali.

Questo è anche il criterio politico che occorre adottare per la zona di Novi, che essendo situata nelle immediate vicinanze dei porti liguri, ne dovrebbe essere la prima naturale fornitrice di servizi e di area.

A Genova il Segretario provinciale Angelo Ghiglione ha lamentato che "l'irizzazione" della città ha contribuito ad addormentarne lo spirito imprenditoriale. Ha invece difeso con fermezza i Cantieri.

Constatando che le passate amministrazioni hanno previsto ben poco del disastro che si stava abbattendo sulla città; ha citato una frase di Ugo La Malfa: "Chi fa politica ha un solo dovere: quello di prevedere" ed ha ricordato che già 10 anni fa il P.R.I. aveva segnalato i pericoli di un facile aumento delle tariffe portuali, provocando addirittura una crisi della Giunta.

Indubbiamente con queste iniziative il P.R.I. viene a porsi come promotore delle esigenze di sviluppo di una vasta area, estendentesi da Genova al Piemonte fino alla Svizzera, bisognosa di servizi rapidi ed infrastrutture veramente efficienti e puntuali.

Franco Fossati

Membro del Diret. Prov.le P.R.I.

fonte: **l'inchiostro fresco** Marzo 1984
numero "zero" - voce di informazione
del circolo culturale "F.lli Rosselli"
di Novi Ligure

Per concludere alleghiamo la seguente:

Tabella comparativa

relativa alla situazione complessiva dei trasporti nel nostro Paese:

IL LIBRO NERO DEI TRASPORTI	
FERROVIE	<p>Rete ridotta in 15 anni: -2,1 % al sud -1,4% al nord</p> <p>Il 60% del traffico al sud è su linee non elettrificate</p> <p>Il rapporto chilometri di binari per milione di abitanti: 280 in Italia 512 in Germania 580 in Francia 313 in Spagna</p> <p>Viaggiano su binario unico: il 77% dei convogli al sud il 62% dei convogli al nord</p>
STRADE	<p>Rete stradale: crescita annua dello 0,3% negli ultimi 15 anni. Rapporto rete stradale/superficie inferiore del 50% rispetto ai paesi europei più sviluppati. Rapporto veicoli-rete autostradale da due a tre volte superiore a quello dei paesi europei più sviluppati</p>
AEROPORTI	<p>La metà degli aeroporti meridionali non ha apparati di guida all'atterraggio strumentale</p>

Fonte: "Il Secolo XIX"
del 21/08/1998

Indice

Introduzione di Vincenzo Messina	pag. 4
Prima parte	pag. 6
Lo scandalo delle forniture ferroviarie e la questione del Terzo Valico di Gian Battista Cassulo	pag. 7
Cronologia storica	pag. 11
Seconda parte	pag. 13
Facciamo un po' di conti <i>Osservazioni sul traffico "containers" del Porto di Genova</i> di Renato Milano	pag. 15
Sostituire, aggiungere o rinnovare ? <i>I lavori già eseguiti e le stime di potenzialità relative al trasporto ferroviario di Teu</i> a cura del "Gruppo di studio"	pag. 19
Appendice <i>brevi note da una "rassegna stampa" de "l'inchiostro fresco"</i>	pag. 27



Questa pubblicazione è stata stampata con il contributo del **W. W. F. - Italia**
ed è distribuita gratuitamente

Il gruppo di studio "*Lo Scettro ai Cittadini*" rivolge un particolare ringraziamento al "*Coordinamento interregionale contro la linea ad Alta Velocità Milano-Genova*" per i dati tecnici forniti.

Per informazioni: Genova tel. 010267312 - Novi Ligure (AL) tel. 0143741111

Tratto da:

i quaderni de "Lo Scettro ai Cittadini" n.1

Insero redazionale de:

l'inchiostro fresco

fondato nel 1985

Editore: **Gian Battista Cassulo**

Registrato al n 322 del Registro Stampa del Tribunale di Alessandria

Direttore responsabile: **Rino Vaccaro**

SEDE e REDAZIONE

Via Napoli, 112- 15067 NOVI LIGURE (AL) - Tel. (0143) 78.172- 46.569

1a EDIZIONE ELETTRONICA DEL: 14 luglio 2003

Associazione "Alta Voracita' - Contro questo Terzo Valico"

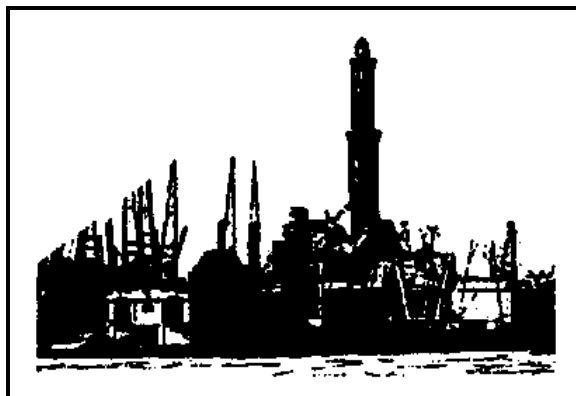
Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) - cap 15066

Tel. 0143/64.33.82

E-mail: altavoracita@libero.it

Sito Web: <http://digilander.libero.it/altavoracita/>

Ultima pagina di Copertina



Il retroterra ligure, e cioè il Basso Piemonte, deve essere considerato come un "**unico bacino comprensoriale**" posto direttamente alle spalle di un "**unico complesso portuale**" da Genova a Vado Ligure ed il sistema degli Appennini, più che rappresentare una barriera, dovrà invece assumere, attraverso le "**porte**" di Arquata, Ovada e San Giuseppe di Cairo, un aspetto unificante. Le moderne tecnologie potranno certamente favorire questo quadro di sviluppo teso alla ordinaria crescita del nostro territorio.

Per raggiungere tale obiettivo occorrerà però sottrarre alla "**speculazione**" privata le "**aree strategiche**" e favorire, attraverso una politica di riduzione degli "**oneri di urbanizzazione**" l'insediamento di quelle attività produttive, non inquinanti, che garantiranno **nuova occupazione** e possibilità di "**indotto**".

Gian Battista Cassulo