



AUTORITÀ PORTUALE  
DI VENEZIA

## **Inaugurazione Ampliamento dello Scalo Ferroviario di Porto Marghera**

**Paolo Costa, 25 giugno 2012**

L'ampliamento dello scalo ferroviario di Marghera segna una tappa importante nella strategia "ferroviaria" del porto di Venezia.

Una strategia necessariamente ridefinita negli ultimi anni - sia a livello infrastrutturale sia a livello di servizi - da quando, riacquistata progressivamente l'accessibilità nautica minima necessaria per competere in Adriatico e che si completerà con il raggiungimento dei meno 12.00 metri di fondale nei canali portuali entro l'anno, si è potuto ragionevolmente puntare a quell'irrobustimento dei servizi ferroviari necessari per allargare il mercato che il porto intende servire.

**Ridefinizione infrastrutturale** articolata in due tappe:

- quella che sostanzialmente si completa oggi tesa a recuperare e a mettere in valore un patrimonio infrastrutturale, anche ferroviario, ereditato dalle attività portuali e industriali che avevano fatto grande Porto Marghera negli anni '60 e '70 dello scorso secolo. Oggi si aggiungono allo scalo ferroviario nuovi binari, alcuni elettrificati, che consentiranno di formare fino a 50 treni giorno lunghi fino a 700 metri. A questi, dalla fine del 2013, si sommeranno altri treni formati a Fusina nel nuovo terminal in costruzione e destinato alle Autostrade del Mare, dove si potranno formare ulteriori treni lunghi 750 metri a servizio di quattro accosti per navi roll on-roll off (traghetti). Ma oggi anche i treni merci portuali impegnano, e ancora per qualche anno impegneranno il fascio dei binari della stazione di Mestre, ovviamente nelle sole ore notturne nelle quali la detta stazione non è impegnata per servire i treni ad Alta Velocità o comunque passeggeri a lunga distanza, quelli a servizio dei pendolari e la SFMR.
- quella da completare nel prossimo futuro perché l'organizzazione di un servizio ferroviario portuale che bypassi la stazione di Mestre è elemento indispensabile per rendere effettiva e completa la strategia di ridefinizione infrastrutturale e ferroviaria in atto.

**L'aggiramento del nodo ferroviario di Mestre** si dovrà articolare:

1. nella realizzazione dello scalo ferroviario di Marghera 2 (nell'area dell'ex petrolchimico in fregio all'area di espansione portuale e logistica di Montesyndial, terminale di riferimento a terra dell'off-shore) progettato raggruppamento ERRGI e Favero & Milan con contributo UE di 650 mila euro.
2. nella realizzazione del raccordo ferroviario da Marghera 2 alla linea ferroviarie Venezia-Padova e alla linea ferroviaria dei Bivi (direzioni Treviso-Udine ed

eventualmente Trieste) in località Chirignago in corso di progettazione in collaborazione con RFI

3. nell'adeguamento adeguamento di lungo periodo che si accompagna all'adeguamento del sistema di segnalamento e controllo ERTMS che dovrebbe collegare - entro il 2020 ma è auspicabile che la tempistica risulti più breve - Marghera alla rete principale.

## **I Servizi**

Siamo coscienti - e tutte le analisi, compresa quella redatta dalla società "MDS Transmodal", lo indicano - che il definitivo reinserimento di Venezia tra i grandi porti mediterranei (entro il sistema NAPA) passa attraverso la capacità di inoltro/ricevimento della merce unitizzata (container o casse mobili) via ferrovia e, nel nostro caso, anche per acque interne (fino a Mantova oggi, fino a Pizzighettone e Milano, domani). Per tale motivo è compito del Porto di Venezia prepararsi a gestire e movimentare almeno il 30 % del traffico portuale via treno o chiatte. Una strategia che non è alla portata del solo porto e che può e deve venire fatta propria da un (costituendo) sistema logistico unico che si avvalga delle due eccellenze interportuali venete: Padova e Verona.

La costituzione di un'unica area doganale che faccia muovere i container tra Venezia, Padova e Verona in una logica da sportello unico doganale è passo obbligato assistito dall'art. 46 del Dl 201 Salva Italia. L'accordo annunciato oggi ne è solo il primo passo.