

Terzo Valico, la svolta sul binario merci e passeggeri nel nuovo piano

> Cascetta, capo della struttura di missione del ministero: 'Cambiamo il nome in Alpi-Mar Ligure'

MASSIMO MINELLA

Si può davvero parlare di ritorno al futuro. Perché se sul Terzo Valico non si faranno più solo correre i container, ma anche i passeggeri, allora è segno che la storia non va mai dimenticata. Già all'inizio

del Novecento, il consiglio comunale di Genova stigmatizzava la mancanza di un nuovo valico ferroviario, in aggiunta ai due già esistenti, per "raggiungere la Pianura Padana". Alla fine degli anni Ottanta, un avvocato che ben conosceva le dinamiche genovesi, Giuseppe Manzitti, già direttore e presidente

degli industriali, lanciò il progetto del Treno Veloce, il super-treno Genova-Milano. Come è andata è cosa nota, quel progetto venne piano piano cambiato da alta velocità ad alta capacità. Scesero dal treno i passeggeri (che mai ci erano saliti) e vennero sostituiti dai container.

SEGUE A PAGINA II

I nodi dei trasporti

Terzo Valico, la svolta nuovo progetto per merci e passeggeri

Realizzati altri raccordi per servire meglio i porti liguri
I container non bastano, sulla rete treni veloci e locali

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA»

ERA il Terzo Valico che si mise in moto dopo tre inaugurazioni beffa (solo il taglio del nastro) e dopo aver rischiato il definitivo oblio. Un ministro, di fronte al no ai finanziamenti europei, arrivò a giustificare la decisione sottolineando che quel collegamento univa due regioni. Peccato che quelle due regioni, Liguria e Piemonte, si univano per far correre i treni fino al Nord Europa. Da qui si è rimesso in movimento il Terzo Valico, anello iniziale del corridoio europeo Reno-Alpi che da Genova appunto sale fino a Rotterdam, nel Mare del Nord. La svolta è arrivata dalla suddivisione in lotti costruttivi dell'opera da 6,2 miliardi di euro. Un pezzo per volta, si è cominciato a sostenere l'ingente costo (è l'infrastruttura più cara d'Italia) del Terzo Valico nelle varie leggi finanziarie. E non ci si è più fermati. Arrivare fino in fondo sarebbe una vera impresa, in un territorio

fragile come quello della Liguria (e del Basso Piemonte), in cui scavare richiede tecniche mirate e controlli continui sulla qualità di ciò che viene estratto. La sfida del governo sta tutta qui, arrivare fino in fondo senza strappi, ma facendo valere i punti di forza del collegamento. Anche per questo, si è deciso di nominare un commissario incaricato di seguire passo passo la realizzazione del Terzo Valico. Il "proponente", Rfi, e il "general contractor Cociv hanno il compito di portare l'opera fino in fondo.

Ora però il tracciato si trova a fare i conti con una doppia vocazione, recuperando quella passata di trasporto passeggeri e insistendo sulla sua vocazione cargo. Una sfida appunto doppia, se si considera che l'obiettivo è aprire non solo ai treni ad alta velocità (che potranno raggiungere velocità massima di 250 chilometri all'ora), ma anche a quelli regionali in una riflessione che chiamerà in causa tutta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

quanta la rete del territorio. Si realizzeranno anche nuovi raccordi per servire meglio i porti, le piattaforme logistiche del futuro da raggiungere fino all'ultimo miglio, quello che arriva appunto alla banchina. E se sarà necessario si arriverà pure a cambiare il nome del Terzo Valico, chiamandolo Alpi-Mar Ligure. Il problema, ovviamente, non è solo legato a una o più parole, ma al senso della sua sfida, alla strategia di fondo che punta a fare dei porti delle piattaforme logistiche di interconnessione con le altre modalità di trasporto, il ferro, la gomma, il cielo. Genova, unica nel panorama italiano (e non solo) mette in campo tutte e quattro le voci riunendo in una manciata di metri porto, ferrovia, autostrada e aeroporto. Non andrebbe dimenticato.

(massimo minella)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'OPERA
I cantieri del Terzo Valico.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.