

Terzo valico, merci ad alta velocità Genova-Europa

Il tunnel ferroviario del Terzo valico, in costruzione tra la Liguria e il Piemonte, è la sola infrastruttura che può permettere a Genova di arrivare al centro dell'Europa con le merci sbarcate in porto. L'opera da 6,2 miliardi sarà ultimata nel 2022. **► pagina 11**

Tunnel ferroviari. L'investimento è di 6,2 miliardi - Quadruplicati i binari tra Pavia e Milano

Terzo valico, Genova vuole agganciare l'Europa

L'opera dovrebbe entrare in esercizio nel 2022

IL NODO INFRASTRUTTURE

Marco Morino
MILANO

«Il Terzo valico è l'unica infrastruttura che può permettere a Genova di arrivare al centro dell'Europa con le merci sbarcate nel porto». Paolo Odone, presidente della Camera di commercio di Genova, va dritto al cuore del problema: con il Terzo valico sarà più facile spedire i container oltre le Alpi, un'operazione che per molte imprese italiane non è mai risultata agevole. Il Terzo valico - dimezzando i tempi di percorrenza tra Genova e Milano e riducendo di un terzo quella tra Genova e Torino - consentirà al porto di Genova di fare concorrenza ai grandi porti del Nord Europa (Amburgo, Anversa) e alle imprese esportatrici del Nord-Ovest di ampliare i rispettivi mercati di sbocco, esaltando la vocazione logistica della macroregione.

Il Terzo valico è una nuova linea ferroviaria ad alta capacità, in gran parte in galleria, che si snoda tra Genova e Tortona (Alessandria) e rappresenta il completamento a Sud, sul versante italiano, del corridoio Reno-Alpi. L'investimento economico è pari a 6,2 miliardi, con fine dei lavori prevista nel 2022. Così ha garantito il governo,

che considera il Terzo valico un'infrastruttura strategica. La realizzazione dell'opera, affidata al consorzio Cociv, è suddivisa in sei lotti, di cui i primi quattro sono in costruzione. È strategica soprattutto per le merci, in coerenza con gli obiettivi dell'Unione europea

di trasferire, entro il 2030, il 30% del traffico merci, su distanze superiori ai 300 chilometri, dalla strada alla ferrovia.

I collegamenti ferroviari Genova-Milano/Novara sono parte fondamentale del corridoio Reno-Alpi (reti Ten-T), il più importante asse europeo di collegamento Nord-Sud su cui si muove il maggior volume di merci trasportate in Europa, attraversando i Paesi a maggior vocazione industriale (Paesi Bassi, Belgio, Germania, Svizzera e Italia) e mettendo in competizione il Mediterraneo con il Mare del Nord e i porti dell'Alto Tirreno con quelli del Nord Europa. In Svizzera il corridoio Reno-Alpi prevede le due maxi gallerie di base del Gottardo (già in funzione) e del Ceneri (sarà ultimata nel 2020). In Italia, appunto, il Terzo valico Genova-Tortona.

Nel 2020, quando in Svizzera sarà operativa la galleria del Ceneri e saranno conclusi tutti gli interventi di potenziamento delle linee sia lato Italia sia lato Svizzera, la capacità di traffico merci sarà di 390 treni/giorno, contro i 290 di oggi, con sensibili miglioramenti sul fronte della regolarità e della puntualità del traffico ferroviario.

Il Terzo valico - questo in sintesi il pensiero della città di Genova - è fondamentale per accrescere le potenzialità del

capoluogo ligure, ma questa opera non deve fermarsi oltre Appennino. È necessario lavorare per velocizzare la linea ferroviaria Genova-Milano. Anche per il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, il Terzo valico è l'opera che sancisce la fine dell'isolamento ferroviario di Genova e della

Liguria. Ma prima di arrivare alla consegna dell'opera - avverte Toti - bisogna compiere un percorso di accompagnamento adeguato, far partire il nodo di Tortona e i cantieri nella pianura padana.

Rete ferroviaria italiana

LA STRATEGIA

Il collegamento metterà in competizione il Mediterraneo con il Mare del Nord e i porti del Tirreno con quelli del Nord Europa

(Rfi), la società del gruppo Fs Italiane che gestisce l'infrastruttura ferroviaria, rassicura imprese e istituzioni liguri.

«In sinergia con il progetto del Terzo valico - chiarisce Rfi - saranno realizzati anche interventi di potenziamento tecnologico e rettifica dei tracciati delle linee storiche per Milano e Torino finalizzate alla riduzione dei tempi di percorrenza tra i principali capoluoghi del Nord-Ovest». Per quanto riguarda gli interventi in direzione Milano, spiega Rfi, ammontano a 900 i milioni di euro gli interventi infrastrutturali e tecnologici previsti per il quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo, a cui si aggiungono 156 milioni per la velocizzazione del tracciato ferroviario fra Milano Rogoredo e Tortona. I cantieri saranno av-



Cociv

● Il General Contractor incaricato della progettazione e costruzione del Terzo Valico è il Consorzio Cociv che risulta composto dalle seguenti primarie società di costruzioni italiane: Salini-Impregilo (64%), Società Italiana Condotte d'Acqua (31%), Civ (5%). Il Commissario del Cociv è Marco Rettighieri



viati fra il 2018 e il 2019.

In direzione Torino, nell'ambito della Torino-Genova, in particolare tra Trofarello e Alessandria, saranno effettuati interventi di velocizzazione il cui inizio è previsto entro l'anno. L'investimento complessivo, che è di 165 milioni di euro, comprende anche gli interventi tra Alessandria e Novi Ligure. In dettaglio, si provvederà a ottimizzare il tracciato dei binari di corsa per l'elevazione della velocità, si rinnoveranno i binari in alcuni tratti di linea, con rinnovamento della massicciata, delle traverse e di parte dei deviatori. Infine, linea elettrica sarà adeguata alle modifiche di tracciato di binari e scambi. Il tutto per farsi trovare pronti all'appuntamento del 2022.

Il Terzo valico e il corridoio Genova-Rotterdam (Reno-Alpi)

