

Terzo Valico, ultimo miglio a rischio: “Una galleria troppo bassa fermerà i treni merci”

di **Fabio Canessa**

20 Giugno 2021 - 17:30



Genova. Una **galleria troppo bassa** potrebbe impedire ai treni che percorreranno il futuro **Terzo Valico** dei Giovi di entrare in porto e quindi vanificare gli investimenti per **riattivare la linea del Campasso** e il relativo **parco ferroviario** sotto il ponte San Giorgio. La denuncia è contenuta in una lettera che **Fabrizio Maranini**, consigliere del Pd e presidente della seconda commissione del Municipio Centro Ovest, ha inviato al ministro delle Infrastrutture **Enrico Giovannini** chiedendo di “**evitare lo sperpero di fondi pubblici**” e muovendosi sull’onda delle proteste degli abitanti di Sampierdarena e Certosa che vedrebbero passare merci pericolose a breve distanza dalle case.

Il problema riguarderebbe il tratto appena al di fuori del progetto unico di Rfi, cioè lo **sbocco sud della galleria Sampierdarena** che si trova sotto la rampa di accesso alla Sopraelevata tra via Cantore e via di Francia, all’incrocio con la linea Sampierdarena-Principe Marittima (quella che costeggia via Buranello) che è posizionata a una quota maggiore di circa due metri rispetto ai due binari paralleli a monte. In quello strettissimo crocevia di viadotti e sottopassi dovrebbero passare i **treni merci lunghi 750 metri** diretti alle banchine di calata Bettolo e calata Sanità.



A sinistra, la vista satellitare del punto interessato. A destra, la rilevazione dell'altezza di 5,20 metri

“In quel punto **l'altezza per la linea diretta in porto si riduce a 5,20 metri** - spiega Maranini mostrando una foto che dimostra la rilevazione -. Considerando l'altezza minima per la posa dei binari sulla massicciata, lo spazio alla sommità del sottopasso indispensabile per l'impianto della linea elettrica, lo spazio per il franco elettrico secondo il voltaggio utilizzato, lo sviluppo del pantografo, la sagoma della locomotiva e dei carri portacontainer che si vogliono utilizzare per il trasporto intermodale ad alta capacità, il **limite strutturale** risulta evidente”.

Una soluzione potrebbe essere **scavare per abbassare la quota dei binari**, ma in questo modo la linea, che scorre praticamente al livello del mare, finirebbe per avere una **pendenza ancora più forte** di quella attesa, che è già di **16 per mille** e quindi superiore agli standard europei per l'alta capacità fissati a 12 per mille. E proprio questa sarebbe un'ulteriore spada di Damocle sull'ultimo miglio del Terzo Valico, emersa dopo un confronto tra i terminalisti e il vicepresidente del Consiglio regionale Armando Sanna. Il caso è sbarcato in Consiglio regionale dove la Lega ha presentato un'ordine del giorno che impegna la giunta Toti a verificare urgentemente la situazione con Rfi.

(ma pure il Municipio Valpolcevera) sul piede di guerra per il passaggio previsto di **42 treni merci al giorno sulla linea del Campasso** che s'incunea tra i palazzi di Sampierdarena e Certosa, oggi dismessa da vent'anni. Circa il 10% di questi convogli, secondo quanto ha dichiarato il responsabile di progetto Mariano Cocchetti durante l'ultima commissione municipale, trasporterà **merci pericolose**. Rfi ha già speso soldi per barriere fonoassorbenti e interventi strutturali sulla linea e proprio in queste settimane stanno ripartendo i lavori sul **parco del Campasso** che sarà attrezzato con 8 binari, ma proprio per l'elevato impatto acustico e ambientale **il progetto dovrà essere sottoposto alla procedura Via**.



La linea del Campasso tra le case di via Ardoino a Sampierdarena

Così prende di nuovo piede l'ipotesi di ripiegare su un'alternativa già esistente per collegare il porto al bivio Fegino e quindi al Terzo Valico: la cosiddetta **linea "sommersibile"**, che costeggia lungomare Canepa e la sponda sinistra del Polcevera, al momento sottoutilizzata e sicuramente libera da problemi di altezze e pendenze scorrendo tutta allo scoperto. Idea che finora è stata scartata categoricamente da Rfi perché "vorrebbe dire avere un sistema con scarsa capacità rispetto all'infrastruttura che stiamo creando e limitare decisamente lo sviluppo del porto". Ma rispettare i piani potrebbe essere molto più complicato del previsto.