

Il progetto

La prospettiva arriva fino al 2025: le infrastrutture legate al nuovo nodo dovrebbero spostare il baricentro cittadino

L'Alta velocità si ferma al Campasso super stazione per rilanciare la vallata

IL FUTURO di Genova scende dal treno — quello veloce, che ci collegherà (si spera) con Milano e l'intera linea europea dell'alta velocità — e rilancia non solo Sampierdarena e il Campasso, dove dovrebbe sorgere la stazione finale del Terzo valico, ma l'intera Valpolcevera. E il piano del traffico — ieri mattina la giunta ha licenziato la nuova stesura del Pum, il piano della mobilità — deve intreccia-

re le grandi infrastrutture passando attraverso il nuovo nodo ferroviario e le aree ferroviarie dismesse; entro luglio, proprio su queste dovrà essere definito il contenuto di un accordo quadro con le Ferrovie. Marta Vincenzi, insieme al suo vice Paolo Pissarello, mostra le cartine messe a punto dall'Urban Lab: la prossima sfida è questa. Ancora senza tempi precisi, ma i progetti — che verranno inseriti nel nuovo Prg, ma soprattutto presentati alle Ferrovie perché li consideri-

no — traggono una città tra il 2015 e il 2025: quindici anni da ora. «Proprio grazie alla ferrovia le cosiddette periferie, ad esempio la Val Polcevera, possono aspirare a diventare uno dei nuovi centri della città, così come accaduto alla zona di via XX Settembre con la creazione del-

la stazione Brignole — dice la sindaco — Questo sarà possibile proprio grazie alle infrastrutture, che valorizzano la vocazione di queste valli ad essere passaggio naturale verso il Nord, e a realtà quali l'Iit e il Villaggio tecnologico degli Erzelli. La scommessa è legare i progetti di oggi a una visione più ampia di opere che saranno realizzate in un prossimo futuro. E la riqualificazione della Valpolcevera verrà anche dalla futura Gronda».

Treni e autostrade, insomma, per rilanciare una vallata e un nuovo "sistema Genova": perché, spiega Pissarello, mentre il riordino del nodo ferroviario ge-

novese sta partendo, dobbiamo porci il problema di come allacciare la futura alta velocità alla città e all'intero sistema trasportistico italiano. «Per ora le nostre sono delle ipotesi di lavoro — avverte — ma dobbiamo tenere conto di alcuni elementi chiave. L'alta velocità deve per forza collegarsi non solo verso Nord, ma alle linee del corridoio 5, cioè quelle in Spagna e Francia, che proseguono per tratte molto veloci: dobbiamo far sì che i treni veloci ci colleghino con la costa francese, da Genova si salga verso Torino e Milano, e da qui anche sulla linea per Roma. Perché la linea del Levante, sia quella genovese che più in avanti la tirrenica, diventerà sempre più di interesse regionale».

Lo sviluppo delle linee veloci dei grandi corridoi europei, insomma, passa da Ponente, e non soltanto per le merci, com'è stato ipotizzato, negli anni più recenti, per il terzo valico attestato

preferibilmente a Voltri. Ma è legato al supertreno che ti porti in un'ora a Milano e in tre a Marsiglia (torna così un concetto di fine Novecento) anche il nuovo, possibile centro della città, ipotizzato intorno alla stazione terminale, che sui disegni di Urban Lab è un grande segno rosso nell'area Forni, di fronte al Campasso, nell'area che attualmente è denominata Smistamento. Da qui dovrebbe ripartire la metropolitana, ricollegata a Brin, così come il sistema degli assi protetti per i bus; ma è chiaro che nel nuovo snodo dovrebbero esserci anche i collegamenti con le altre linee ferroviarie, quella dei Giovi e la Voltri-Ovada. «Le nostre sono proposte, ma è chiaro che nessuno finora aveva pensato alla stazione terminale dell'alta velocità — insiste Pissarello — Siccome intorno alle stazioni nascono nuovi agglomerati urbani, è da qui che vogliamo ripartire».

(d. al.)

**Il piano preparato
sarà presentato
alle Ferrovie
e discusso
entro luglio**

**L'area dei Forni
sarebbe collegata
alla metropolitana
e alle altre linee
dei treni regionali**

