

Visite delle sezioni di Milano e Genova del 18.04.2024 – Progetto Unico e Stazioni Marittime Genova

Marco CORRADINI - SEZIONI CIFI DI MILANO E DI GENOVA

Sommario - La visita al cantiere del Terzo Valico ferroviario era stata pianificata dalla sezione CIFI di Milano già da molto tempo ma, varie vicissitudini, ne avevano determinato più volte il rinvio.

L'ing. V. MACELLO di RFI, che vogliamo ringraziare ancora per il suo impegno ed efficacia, ha realizzato le condizioni per effettuare la visita il 18 Aprile 2024, visita che è stata organizzata in collaborazione tra le sezioni di Milano e di Genova del CIFI.

Questa importante opera ferroviaria costituisce la parte più meridionale del corridoio TEN-T Rotterdam – Genova (Fig. 1), è stata più volte al centro di iniziative e convegni organizzati dal CIFI. La possibilità di poter verificare lo stato di avanzamento dei lavori e le tecniche di realizzazione di un'opera di ingegneria di questa rilevanza è stata colta con entusiasmo dai soci delle due sezioni che hanno partecipato numerosi all'iniziativa.

Il gruppo di visitatori, composto da 38 persone, ha costituito una rappresentanza qualificata dei soci delle due sezioni, con una importante presenza anche di giovani colleghi, interessati agli aspetti tecnici dell'opera.

La giornata è stata arricchita da una seconda interessante iniziativa che, in particolare, prevedeva:

- al mattino, la visita ai cantieri del terzo valico accompagnati dall'ingegner M. COCCHETTI, Committente del progetto in qualità di Referente di Progetto di RFI, e dall'ingegner G. IRACE, in rappresentanza del Consorzio COCIV e Direttore generale del General Contractor per la progettazione e l'esecuzione

del Progetto Unico. La visita è stata preceduta da un'ampia presentazione del progetto da parte dei dirigenti e dei tecnici di RFI e del Consorzio;

- al pomeriggio, la visita alle stazioni marittime di Genova (Fig. 2), cogliendo l'invito dell'ingegner A. MINOIA, delegato della sezione di Milano, ed Amministratore Dele-

gato della società che gestisce le stazioni marittime.

A collegare le due parti della visita, la pausa pranzo presso una trattoria all'interno del porto, che ha permesso di ristorarsi con le specialità della cucina ligure e di garantire a tutti un momento di convivialità così importante nella vita della nostra associazione.

1. 1° Visita – RFI: Il Progetto Unico

1.1. Generalità

Sotto la denominazione di "Progetto Unico" sono stati racchiusi due grandi progetti:

- Terzo Valico dei Giovi;



(Fonte: RFI)

Figura 1 - Il corridoio "Reno-Alpi", da Rotterdam a Genova e l'evidenza dell'importanza del progetto Terzo Valico quale potenziamento del collegamento di attraversamento della catena appenninica e di congiunzione del porto ligure con la pianura padana ed il nord Europa.



(Fonte: foto di M. CORRADINI, 18.04.2024)

Figura 2 - La “Lanterna”, simbolo della città di Genova, vista dal porto crocieristico.

- Nodo di Genova.

Il Progetto Unico fa parte delle opere del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ha un costo stimato complessivo a vita intera pari a 10,61 miliardi di Euro (di cui 8,48 miliardi per il Terzo Valico e 2.12 miliardi per il Nodo di Genova) ed il suo completamento è atteso per il 2026.

RFI è il committente del progetto, mentre l’alta sorveglianza e la direzione dei lavori sono affidati ad Italferr. Il Contraente Generale è il consorzio COCIV (Consorzio Collegamenti Integrati Veloci).

Gli interventi che prevede saranno molto importanti non solo per la città di Genova, ma per tutto il Nord-Ovest italiano (Fig. 3). Grazie

ad essi saranno infatti soprattutto incrementate la potenzialità del nodo, l’efficienza di istradamento dei treni che arrivano, transitano e partono dal nodo, la velocizzazione e la potenzialità dei collegamenti da e per la Pianura Padana. I benefici attesi riguarderanno non solo il trasporto delle persone ma anche quello delle merci in transito e di quelle dirette al porto della città.

Queste opere si collocano ad un livello macro di pianificazione territoriale, trasportistica ed urbanistica, al quale in futuro faranno seguito ulteriori ed auspiccate pianificazioni a livello micro-territoriale e di singoli punti strategici dell’area genovese e ligure.

La configurazione morfologica e l’antropizzazione del territorio ligure, e della città di Genova in particolare, sono degli elementi di base complessi da cui partire per l’ulteriore sviluppo e potenziamento di grandi infrastrutture ma, al contempo, il rinunciare ad essi sarebbe un grave errore per la crescita socioeconomica della città, del suo ambiente circostante e delle aree della Pianura Padana che vivono grazie al commercio via mare dei propri prodotti.

Come CIFI e rappresentanti delle sezioni di Milano e Genova non possiamo quindi che sostenere questi progetti ed auspicare che ad essi ne facciano seguito altri per uno sviluppo progressivo di tutto l’indotto che



(Fonte: RFI)

Figura 3 - Carta di inquadramento del Progetto Unico.

vi ruota attorno, nonché, per la cultura che sosteniamo e rappresentiamo, di crescita e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e di mobilità pubblica collettiva.

1.2. Il Terzo Valico dei Giovi

Questa linea ferroviaria rappresenterà il terzo grande collegamento per valicare l'Appennino Ligure e connettere il mare con la Pianura Padana ed il Nord Europa.

Essa andrà ad aggiungersi alla linea storica dei Giovi, aperta all'esercizio nel 1853, ed alla linea Succursale dei Giovi, aperta all'esercizio nel 1889, entrambe arrivate ormai a saturazione e comunque non rispondenti alle esigenze di collegare sempre più rapidamente Milano/Torino con Genova.

Grazie alla nuova linea Genova sarà raggiungibile in circa 1 ora (Fig. 4), sia da Milano che da Torino (contro agli attuali 85 minuti dei treni più veloci).

Alcuni macro-dati caratterizzano l'opera (Fig. 5):

- 53 km di nuova linea a doppio binario, di cui 37 in galleria.
- Velocità massima di 250 km/h (per i treni passeggeri).
- Pendenza massima: 12.5 ‰.
- Sagoma limite: P/C 80.
- Peso assiale massimo: Categoria D4.
- Sistema di distanziamento dei treni: ERTMS/ETCS L2.
- Alimentazione: 3 kV DC.

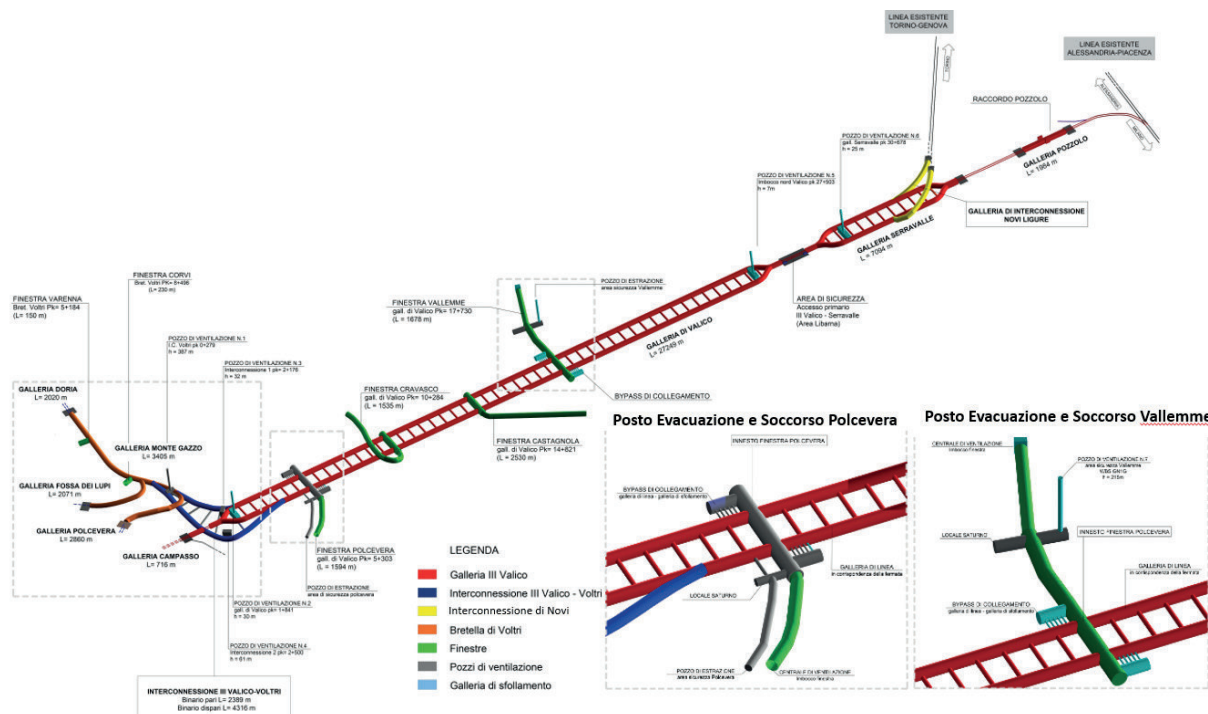


(Fonte: RFI)

Figura 4 - Tempi di percorrenza attesi tra Genova, Milano e Torino con l'attivazione del progetto.

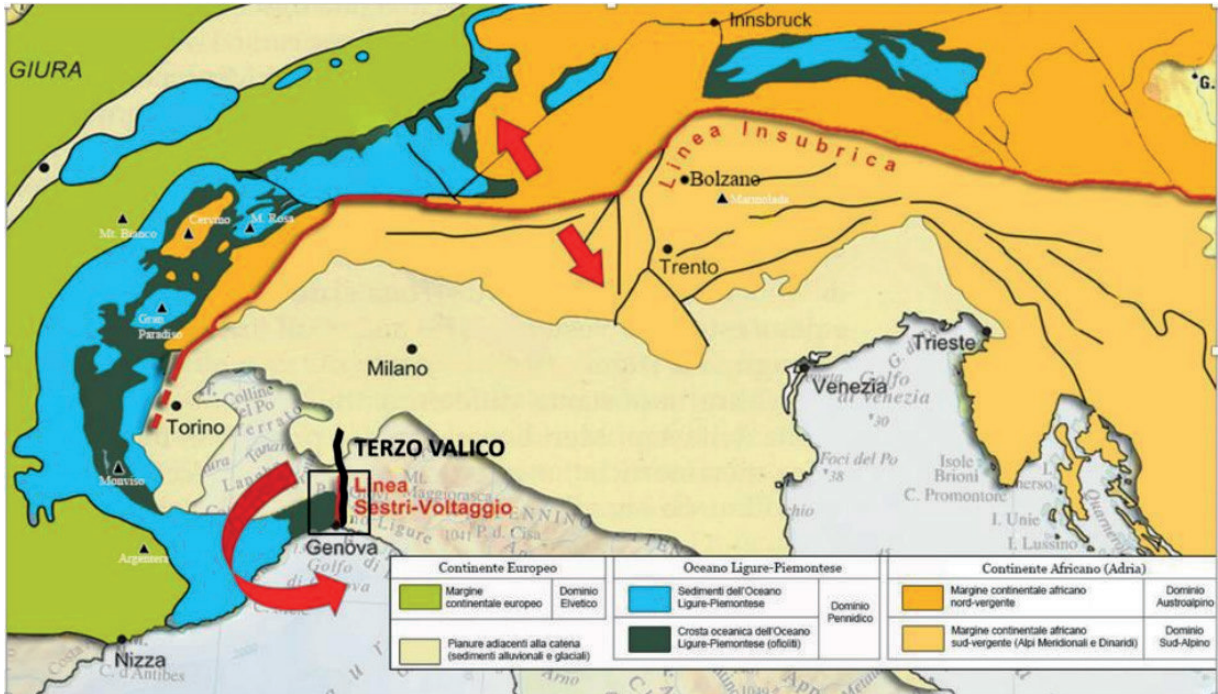
Di seguito, invece, alcuni macro-dati relativi all'organizzazione per la realizzazione dell'opera:

- Circa 5000 persone coinvolte.



(Fonte: RFI)

Figura 5 - Schema delle opere caratterizzanti il progetto Terzo Valico, con le 4 finestre di accesso alla galleria di valico, di cui 2 quali futuri posti di evacuazione e soccorso.



(Fonte: COCIV)

Figura 6 - I punti di contatto tra i vari domini orogenici nel nord Italia, con evidenza della linea Sestri-Voltaggio, tra Alpi ed Appennini, in corrispondenza del tracciato del Terzo Valico.

- 4 squadre che lavorano al giorno su 4 turni (quindi con sovrapposizioni), ciascuno da 8 ore.
- Più di 2500 fornitori (di cui 1800 dal nord, 400 dal centro e 300 dal sud Italia).
- Valore complessivo dei contratti con filiera pari a 3.8 miliardi di Euro.

Sotto l'aspetto dell'inserimento nella rete esistente (Fig. 6), la nuova linea si interconetterà lato nord, sia presso Novi Ligure per gli itinerari da e per Torino, sia presso Tortona per gli itinerari da e per Milano; sul lato sud, il collegamento sarà direttamente nel nodo di Genova.

Considerato il suo valore di linea a traffico promiscuo e, comunque, della presenza già oggi della linea dei Giovi e della linea Succursale dei Giovi, per rendere più fles-

sibile il trasporto delle merci sull'itinerario complessivo e per aumentare l'accessibilità al sistema ferroviario delle merci in un comparto logistico al momento molto importante, il progetto prevede anche la costruzione di un nuovo scalo merci presso Rivalta Scrivia.

L'opera più significativa del progetto è rappresentata dalla Galleria di Valico, a doppia canna, tra loro collegate ogni 500 m da cunicoli trasversali, e che avrà una lunghezza di 27.25 Km. La galleria principale (Fig. 7) è contornata da altre gallerie minori, ma comunque significative, che sono la galleria di Serravalle (7'094 m), la galleria artificiale di Pozzolo (1'984 m) e la galleria di Campasso (716 m).

Per ottemperanza alle STI, la galleria di valico sarà dotata di 2 posti di evacuazione e di soccorso, in particolare, quello di Polcevera e quello di Vallemme.

Come tutti i progetti che comporta-



(Fonte: RFI)

Figura 7 - Deformazione del fronte come conseguenza della natura tettonica dell'ammasso (faglia Sestri-Voltaggio).



(Fonte: foto di COCIV)

Figura 8 - Posa di puntone automatico nella centina per il rinforzo della sezione di scavo.

no lavori in sotterraneo, anche il progetto del Terzo Valico ha incontrato e sta affrontando le sue sfide (Fig. 8):

- nell'attraversamento delle argilliti a palombini nel settore Cravasco-Radimero (zona tettonica Sestri-Voltaggio, di elevata complessità strutturale, all'interno della fascia di contatto tra i domini orogenici alpino ed appenninico, nota in letteratura come "nodo collisionale ligure"), che hanno imposto la ricerca e l'applicazione di un irrobustimento dei pre-rivestimenti attraverso l'utilizzo di centine semi-automatiche con profilati HEB300, l'adozione di una sagoma di scavo sub-circolare e sistemi di monitoraggio innovativi;
- come conseguenza della precedente, l'avanzamento della TBM è stato interrotto e, in quel tratto, si è dovuto proseguire con la tecnica di scavo tradizionale;
- nel periodo finale dei lavori, nel

cantiere di Cravasco è stata riscontrata la presenza di terre e rocce con pietre verdi contenenti amianto e questo imprevisto ha causato forti impatti nel ciclo di avanzamento degli scavi per i necessari approfondimenti tecnici e le interlocuzioni occorrenti per la definizione delle ulteriori misure di intervento condivise;

- nel cantiere di Vallemme è stata trovata una concentrazione di gas metano con parametri superiori a quelli definiti dalle soglie ammesse (metano, classe 2), ciò che sta comportando importanti ripercussioni sull'avanzamento degli scavi necessari per il completamento della galleria.

La realizzazione di queste gallerie (Fig. 9) con rocce di non ottimali caratteristiche tecniche è una delle sfide più complesse che il progetto si trova ad affrontare.

Ad essa, va aggiunta la difficoltà logistica che tradizionalmente pre-

senta la città di Genova (Fig. 10), distesa lungo il mare e racchiusa in un sottile lembo pianeggiante tra il mare e l'Appennino.

Al 31.03.2024 l'avanzamento degli scavi è all'83.7% della quantità complessiva di gallerie da costruire (80'412 m su 96'049 m). Nello specifico, mancano alcuni tratti della galleria di valico, tra le finestre di Cravasco e Val Lemme.

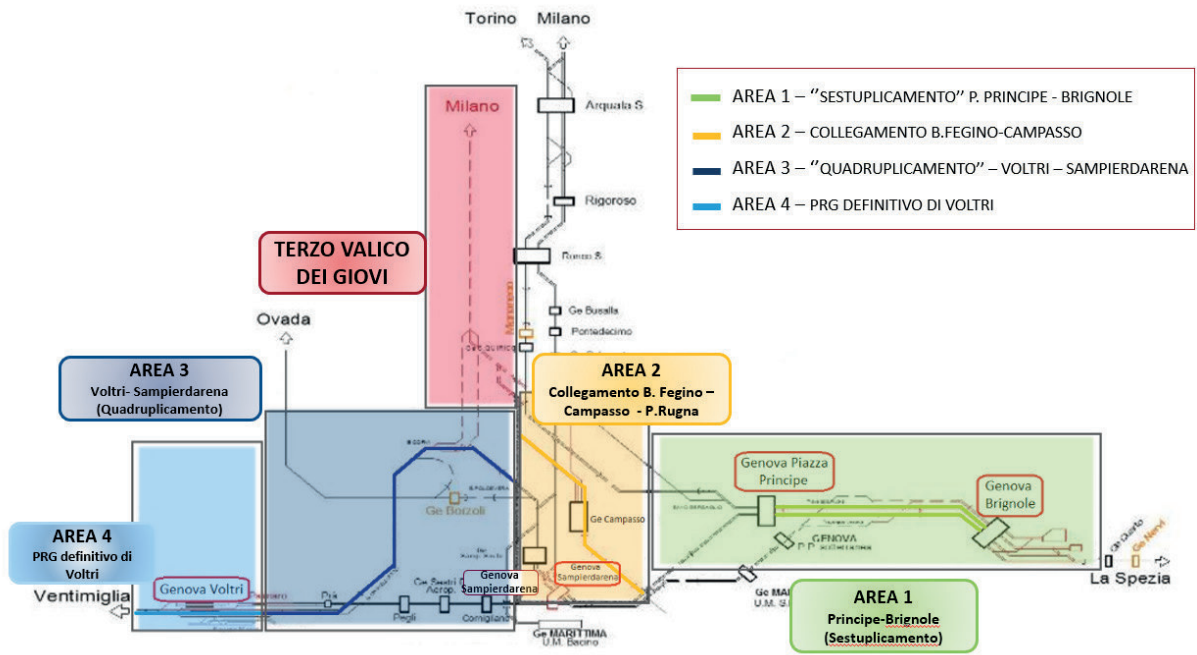
Sulla quantità complessiva di gallerie di linea da realizzare, 58.1 km saranno scavati con tecnica tradizionale (produzione media 30-60 m/mese) e circa 32.6 km con scavo meccanizzato (produzione media 250-400 m/mese). La scelta tra l'una e l'altra tecnica è stata fatta sulla base di numerosi fattori, tra cui, gli spazi per la cantierizzazione e le caratteristiche dell'ammasso.

In totale sono attivi 8 campi base, da cui vengono organizzate le fasi del lavoro e da cui partono uomini e mezzi, e 14 grandi cantieri indu-



(Fonte: foto di M. CORRADINI, 18.04.2024)

Figura 9 - Vista del portale sud della Galleria Sampierdarena.



(Fonte: RFI)

Figura 10 - Schema del nodo di Genova con indicati gli interventi previsti in progetto, raggruppati in 4 fasi funzionali.

striali, inseriti in contesti territoriali profondamente diversi e che pertanto presentano delle specifiche peculiarità, come ci è stato illustrato nel dettaglio, prima della visita in cantiere, durante l'esposizione del progetto da parte del contraente generale COCIV.

1.3. Il nodo di Genova

“La prima volta che visitai Genova ero un bambino, erano gli anni '80. Ero già appassionato di treni e chiesi a mio padre di portarmi a vedere quella città, nota per essere parte dell'allora famoso triangolo industriale Milano-Torino-Genova. Partimmo da Casella e scendemmo in città con la ferrovia a scartamento ridotto. Visitammo le stazioni ferroviarie, il porto e qualcosa in città (che oggi non ricordo più).

Mi fece una pessima impressione perché era sporca, trafficata e soffocata dal porto.

Per decenni ho conservato un brutto ricordo, fino a circa dieci anni fa, quando, valicando l'Appennino in bici, fui costretto ad arrivare a Genova per riprendere il treno e tornare indietro.

Fu un'incredibile sorpresa che mi lascia tuttora stupefatto di come una città possa cambiare positivamente. Pulita, buone infrastrutture e ben servita, in profonda trasformazione da quel periodo industriale a quello moderno (Marco CORRADINI)”.

Nella sua schematizzazione (Fig. 11 e Fig. 12) funzionale, il progetto del Terzo Valico, da vedersi come ulteriore ramo della rete, non potrà che sollecitare ulteriormente l'attuale potenzialità residua del nodo di Genova.

Per questo motivo è stato previsto di svolgere importanti interventi di incremento della capacità del nodo attraverso la costruzione di nuove gallerie, brevi tratte ferroviarie, quadruplicamenti ed altro, tali da bypassare e meglio razionalizzare gli attuali flussi di treni (merci e passeggeri) che entrano, attraversano ed escono dal nodo di Genova. Il principale obiettivo è quello di creare una separazione dei flussi tra il traffico merci



(Fonte: RFI)

Figura 11 - Rappresentazione degli interventi tra Genova Brignole e Genova FS.

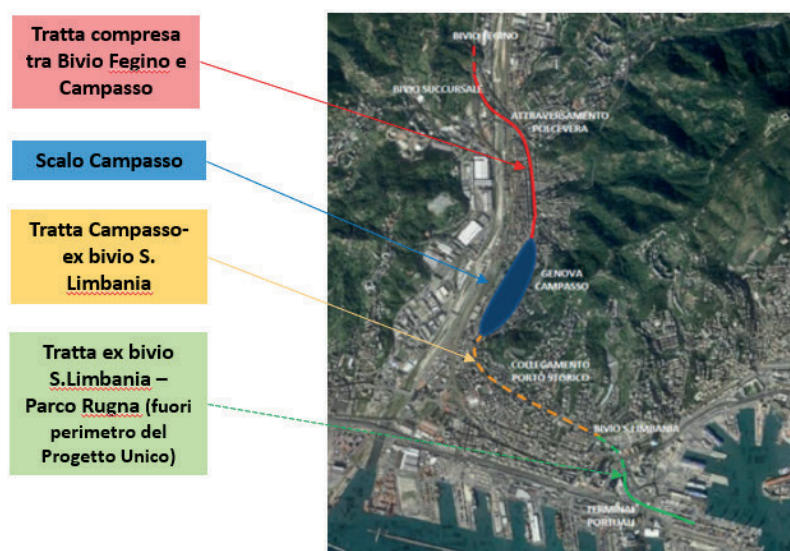


Figura 12 - Il nuovo collegamento tra il bivio Fegino, Genova Campasso ed il Porto Storico.

e passeggeri lunga percorrenza, con quello regionale e metropolitano.

Nello specifico, sono in corso di realizzazione questi interventi:

- Ampliamento a 6 binari (oggi sono 4) della tratta Genova Piazza Principe – Genova Brignole.
- Nuovo collegamento Bivio Fegino – Campasso – Porto Storico.
- Ampliamento a 4 binari (oggi sono 2) della tratta Genova Voltri – Genova Sampierdarena.

- Modifica del piano regolatore generale (PRG) di Genova Voltri.

Alla data del 31.03.2024 tutti gli scavi delle gallerie del nodo sono completi e pari a circa 6'000 m complessivi di nuove gallerie di linea (Fig. 13 e Fig. 14).

Area 1 di intervento

La tratta Genova Piazza Principe – Genova Brignole sarà interessata dalla costruzione di due ulteriori binari dedicati esclusivamente al traffico me-

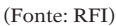


Figura 13 - Il quadruplicamento tra Genova Sampierdarena e Genova Voltri, sfruttando l'esistente bretella interna verso Voltri.

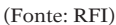


Figura 14 - L'adeguamento del PRG della stazione di Genova Voltri, parte viaggiatori.

cipali di Genova si avranno in questo modo in totale 6 binari, che andranno così a permettere una separazione tra i vari servizi ferroviari, garan-



tendo una maggiore omotachicità ed un migliore sfruttamento dei singoli binari.

Adeguamento della sagoma trasversale alla P/C 80 della Galleria Facchini 1 per permettere ai treni merci di passare dal Terzo Valico al porto di Genova.

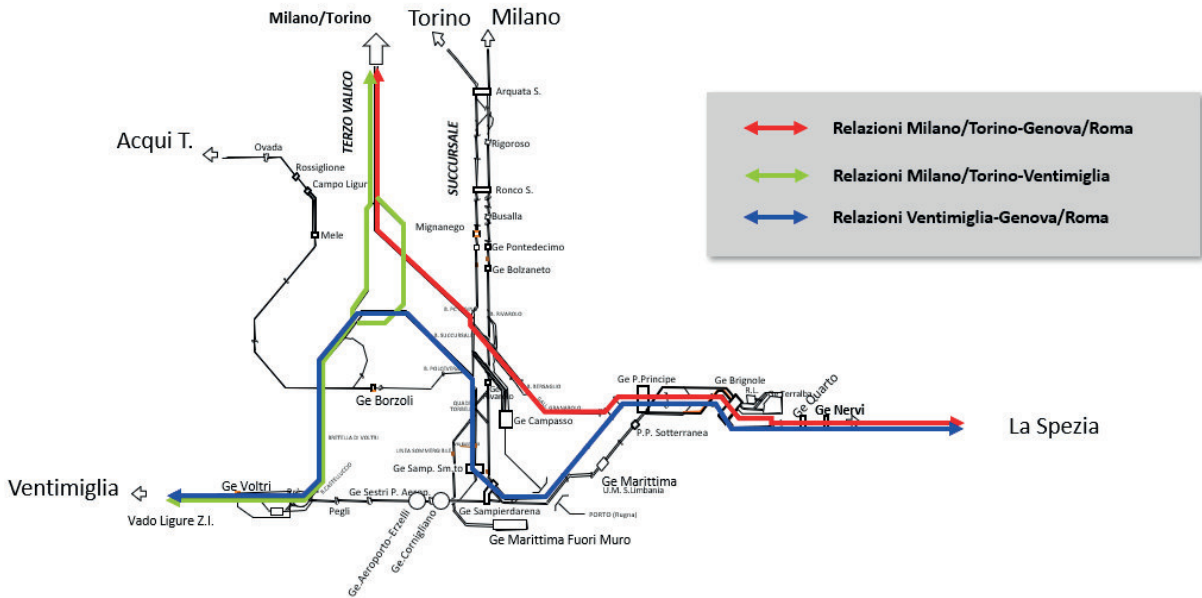
Area 3 di intervento

Questo intervento permetterà un incremento di offerta nel trasporto regionale e metropolitano (Fig. 16, Fig. 17, Fig. 18), che sfrutteranno i binari lungo la costa, e nel trasporto passeggeri ed a lunga percorrenza, che sfrut-

Il nuovo collegamento Bivio Fegino - Campasso - Porto Storico è

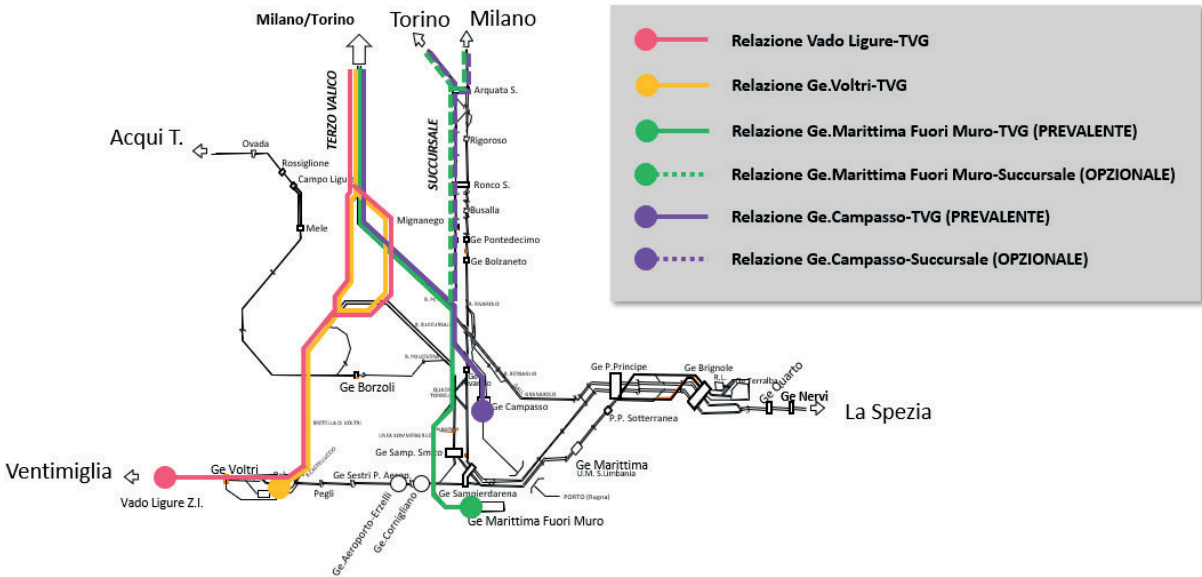


Figura 16 - Schema a regime dei futuri itinerari dei treni del servizio regionale.



(Fonte: RFI)

Figura 17 - Schema a regime dei futuri itinerari del servizio passeggeri a lunga percorrenza.



(Fonte: RFI)

Figura 18 - Schema a regime dei futuri itinerari dei treni del trasporto merci.

teranno invece i binari della prolunga-
ta bretella di Voltri.

Area 4 di intervento

La modifica del PRG di Geno-

va Voltri è stata suddivisa in due
fasi:

- 1- Potenziamento dello scalo merci
con la realizzazione di 7 binari da
750 m dedicati al trasporto merci.

- 2- Completamento del piano del ferro e degli interventi tecnologici finalizzati sia all'incremento delle prestazioni funzionali della nuova stazione di Genova Voltri, sia alla nuova fermata di Genova Palmaro.



(Fonte: foto di Marco CORRADINI, 18.04.2024)

Figura 19 - L'edificio principale di Stazioni Marittime di Genova, visto lato città.

Questo intervento è l'unico al momento non ancora in fase di realizzazione ma in corso di progettazione definitiva.

1.4. Inquadramento riassuntivo dei benefici attesi dal Progetto Unico

Il Progetto Unico è probabilmente uno dei progetti ferroviari più grandi e complessi attualmente in fase di costruzione in Italia, per dimensioni, varietà degli interventi, difficoltà logistiche e di interazione ed interlocuzione con il territorio.

I benefici attesi sono però sostanziali. Si consideri che, complessivamente, nell'ambito del trasporto merci la realizzazione di questo progetto consentirà un incremento di capacità del 49% (treni/giorno), mentre, per il trasporto regionale e lunga percorrenza, tale incremento sarà del 43%.

Oltre all'incremento di capacità ci sarà anche una migliore e più razionale gestione dei flussi delle tipologie di traffico ferroviario, come riportato in modo evidente nelle seguenti figure.

2. 2° Visita – Stazioni Marittime Genova: il porto crocieristico

2.1. Generalità

Questa seconda parte della giornata ci ha permesso di visitare un'importante parte del nodo plurimodale di Genova, ovvero, di quella parte dell'area portuale storica di Genova, la Stazione Marittima (Fig. 19), che

fin dai tempi delle Repubbliche Marinare svolge un fondamentale riferimento per la città. Questa zona portuale fu prima utilizzata come area di traffico merci, poi come punto di partenza ed arrivo dei transatlantici per i migranti diretti verso le Americhe, ed infine, negli ultimi tempi, come punto di riferimento per le crociere nel porto di Genova.

Lo sviluppo (Fig. 20) della tipolo-



(Fonte: Stazioni Marittime)

Figura 20 - Il progetto di valorizzazione del percorso pedonale esistente.



(Fonte: Stazioni Marittime)

Figura 21 - L'interconnessione "green" tra la Stazione di Genova Piazza Principe (ferrovia, servizio lunga percorrenza e regionale), Principe Marittima (ferrovia, servizio metropolitano e regionale locale) e Stazione Marittima (navigazione). 350 m percorribili a piedi in circa 4 minuti, su sede dedicata.

gia e della quantità di traffico ha comportato progressivi adattamenti delle strutture fisiche che la caratterizzano e, l'attuale configurazione, orientata esclusivamente al trasporto viaggiatori, fu avviata tra il 1884 ed il 1890 e completata definitivamente nel 1930. La struttura finale è composta da tre corpi di fabbrica (Fig. 21, Fig. 22) con passerelle di collegamento tra le varie sale, e le sale si suddividono in prima (Fig. 22) e seconda classe, nel primo piano, e terza classe nel piano calata.

Tutta la struttura è stata completamente restaurata nel 2001 in occasione del ritrovato del G8 a Genova.

2.2. La situazione attuale

La società "Stazioni Marittime S.p.A." è dal 1987 la concessionaria del porto passeggeri di Genova, ha in gestione 290 mila m² di aree, dispone di 5 terminal passeggeri per un totale di 12 accosti per navi crociere e traghetti.

Nel corso degli ultimi 10 anni il porto crocieristico ha visto un forte incremento nelle toccate da parte di navi di grandi dimensioni a fronte di una riduzione in quelle di piccole dimensioni. Il numero di passeggeri medio a toccata è quindi aumentato consistentemente (+51%), passando da 3'524 nel 2013 a 4'991 nel 2023.

Le crociere prevedono l'accosto di navi con capienza da 3'000 e fino a 6'700 passeggeri (cui si aggiungono tra le 1'000 e le 1'700 persone di staff della nave). Come imbarchi e sbarchi il flusso si attesta tra 800 e 1'200 passeggeri, con picchi, nella stagione estiva, fino a 3'500 passeggeri; più importante è il flusso dei transiti, che si colloca tra 3'000 e 5'500 passeggeri.



(Fonte: foto di Marco CORRADINI, 18.04.2024)

Figura 22 - La sala di prima classe del Ponte dei Mille ed un vascello in rappresentanza delle regate delle repubbliche marinare d'Italia.

Oggi solo l'8% dei crocieristi arriva al porto utilizzando il treno, a fronte di un 92% che si muove invece su gomma (41% in auto – per le quali peraltro non c'è più spazio sulle aree del porto crocieristico, 41% in bus e 10% in taxi).

2.3. I progetti in corso e previsti

Ogni nodo di un sistema di trasporto può essere a sua volta scomposto in una rete funzionale, caratterizzata pertanto da altri nodi e rami di trasporto. Questa scomposizione e la conseguente analisi approfondita della funzionalità del sistema risultante, proiettato con visione sull'asse dei tempi e gestito con resiliente visione e

previsione tecnico-economica, calata sul territorio e le sue esigenze, sta alla base di ogni buon ragionamento di sviluppo trasportistico futuro.

In base a quanto già accennato, lodiamo come Stazioni Marittime stia spingendo nell'implementazione del suo nodo marittimo, migliorando l'interconnessione con le altre reti di trasporto della città e, in definitiva, anche con i benefici che le apporterà il Progetto Unico.

Soprattutto, plaudiamo alla conversione non solo strutturale ma anche culturale che Stazioni Marittime si è prefissata, ovvero, di incrementare il *modal split* a favore del trasporto ferroviario e comunque pubblico lo-

cale, avendo ben chiaro che l'ostinarsi a far arrivare i crocieristi in auto nel porto è sul medio e lungo periodo una visione perdente nello sviluppo socioeconomico complessivo del porto crocieristico e del nodo di Genova.

Questo premesso, Stazioni Marittime sta lavorando su due fronti principali:

- 1- Incrementare la potenzialità di accosto delle grandi navi:

Il progetto prevede un ulteriore potenziamento delle banchine del Ponte dei Mille, in particolare, l'allungamento di altri 86 m di quella di levante, per poter aumentare gli accosti alle navi di maggiori dimensioni, che sono quelle che oggi principalmente arrivano e partono dal nodo di Genova.

- 2- Interconnettere efficacemente la stazione marittima alla rete ferroviaria:

Questa visione si articola in due progetti:

- a. Valorizzare il sottopasso "già esistente, ma non utilizzato" tra la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe, che è la stazione principale della città, e la stazione marittima. In soli 4 minuti a piedi si possono percorrere in tutta sicurezza i 350 m tra le due stazioni. Questo collegamento catturerebbe il flusso di viaggiatori che utilizzano i treni a media e lunga percorrenza (raggio regionale ed interregionale).
- b. Collegare la "Stazione Marittima" (ferroviaria), posta sulla linea diretta a Genova Piazza Principe Sotterranea ovvero sulla linea ferroviaria sfruttata dal trasporto ferroviario metropolitano e regionale locale, alla stazione marittima (navale). Peraltro, con questo progetto, si metterebbe a sistema anche il collegamento diretto all'aeroporto, interconnettendo con il treno ogni 15 minuti, sulla base dell'orario di oggi, il porto crocieristico con l'aeroporto e le stazioni ferroviarie principali di



(Fonte: foto di Marco CORRADINI, 18.04.2024)

Figura 23 - Il rinfresco finale nella sala di prima classe del Ponte dei Mille ancora intonso poco prima del termine della giornata di visita.

Genova (e quindi con il resto dell'Italia e, sulla base dei collegamenti ferroviari già esistenti, con Svizzera, Francia, Germania ed Austria).

2.4. Il ponte dei Mille e la sua terrazza

Tra il 5 ed il 6 maggio 1860 da Quarto, nei pressi di Genova, partirono i "Mille", un migliaio di volontari circa che, comandati da Giuseppe Garibaldi, con le loro imprese portarono all'accorpamento nel Regno di Sardegna, cui Genova apparteneva, del Regno delle Due Sicilie e così avviarono la progressiva creazione del Regno d'Italia e quindi dell'Italia stessa.

La cosiddetta "Spedizione dei Mille" rappresenta una pagina importantissima della nostra storia italiana e ad essa, nel porto crocieristico, è stato dedicato un apposito ponte, il "Ponte dei Mille" (Fig. 23).

Nel corso della visita abbiamo potuto ammirare la bellezza di questi fabbricati, di queste sale e respirare, dalla grandissima terrazza del ponte dei Mille, l'aria del mare e la lunga storia che questi edifici conservano, fatta di donne ed uomini illustri, ma anche di tantissime altre persone, che

hanno attraversato questi luoghi e, inevitabilmente, hanno contribuito allo sviluppo di questa città e, più su larga scala per le interdipendenze socio-economiche, del nostro Paese.

Ci auguriamo di avere la capacità di saper non solo difendere ma soprattutto di rafforzare questa nostra storia, quale base di costante riferimento per impostare una forte visione di crescita e di sviluppo futuri della città, della Regione, e degli altri territori ad esse interconnessi.

La giornata si è conclusa con una piacevole merenda, ulteriore momento di convivialità e di scambio di riflessioni ed opinioni tecnico-storico-politiche tra i presenti, in cui non potevano mancare, come catalizzatori delle conversazioni nel gruppo, la buonissima e tipica focaccia genovese ed un buon vino.

3. Riflessioni finali

3.1. Sulla giornata e le due visite tecniche

Organizzare una visita tecnica su cantieri, o su processi lavorativi in corso, per un significativo numero (Fig. 24) di tecnici e di cultori della materia non è mai una cosa semplice: per l'ospitante è un impegno,



(Fonte: COCIV, 18.04.2024)

Figura 24 - Il gruppo CIFI al completo nel campo base di COCIV a Genova Trasta.

va coordinato con le lavorazioni in corso ed occorre definire le necessarie misure supplementari di sicurezza e di accompagnamento.

Di questo ne siamo consapevoli e per questo, come prima considerazione, ci teniamo a ringraziare le società ed i loro collaboratori che hanno permesso questa nostra iniziativa, ovvero RFI e WeBuild per la prima visita, e Stazioni Marittime per la seconda.

Se l'andare sul posto è poi sicuramente più impegnativo, anche per i partecipanti, la "possibilità di toccare con mano" è però impareggiabile. Una cosa, infatti, è fare delle riflessioni sulla carta o comunque in digitale, un'altra è respirare l'ambiente reale, con le sue connotazioni

fisiche, antropiche, culturali e socio-economiche.

Per questo come CIFI ci impegniamo affinché le visite tecniche siano e restino parte fondamentale delle nostre iniziative del Collegio.

Genova (Fig. 25) ci ha lasciato una bellissima impressione per quello che stanno facendo ed hanno intenzione di fare nel prosieguo. Il Progetto Unico è la spina dorsale ed è fondamentale per lo sviluppo della città, del suo porto e di tutto l'entroterra padano.

Siamo consapevoli ed abbiamo visto che ci sono ovviamente difficoltà nel portare avanti queste opere e queste ottimizzazioni organizzative del nodo trasportistico e della cultura delle aziende, ma proprio per la no-

stra indole e le loro caratteristiche, siamo accanto ai rappresentanti a tutti i livelli di questi progetti e ne sosteniamo il loro operato. Una squadra vincente non è composta solo dai giocatori che sono in campo, ma anche e soprattutto, da coloro, come possiamo essere noi del CIFI, che hanno il compito di aprire e preparare loro il campo operando a livello di diffusione della cultura del cambiamento nella concezione della mobilità e di lubrificazione degli attriti tra i poteri consolidati ed "antichi" ed il nuovo, il progresso, che comunque viene e deve andare avanti.

3.2. Sul CIFI e le sue iniziative

Ci auguriamo che grazie al presente contributo abbiate potuto cogliere gli aspetti salienti della nostra visita ed apprezzarne alcuni ritorni di esperienza.

Nei cantieri si cresce, assieme alle opere che si costruiscono e con le persone con cui si lavora. Se l'ambiente di lavoro o comunque il gruppo è composto da donne ed uomini di spessore tecnico ed umano e di forte motivazione, si cresce ancora di più.

Ci auguriamo che possiate condividere queste nostre riflessioni e rendervi, a vostra volta, parte attiva nel processo di cambiamento e di promozione della mobilità sostenibile di cui il CIFI ne rappresenta uno dei pilastri nello scenario italiano.

Siate parte del futuro, siate parte attiva di noi. Grazie.



(Fonte: foto di Marco CORRADINI, 18.04.2024)

Figura 25 - Vista della città di Genova dal porto crocieristico.