

Il Terzo valico ora apre anche ai passeggeri

MASSIMO MINELLA

Di mestiere faceva la mediatrice di conflitti. Incarico perfetto per diventare commissaria del Terzo Valico. A più di un anno di distanza dalla nomina, Iolanda Romano continua a guardare avanti, preferendo parlare di scelte condivise e di interesse pubblico, prima che di "cronoprogramma".

SEGUE A PAGINA VI



La commissaria Iolanda Romano

“Non solo container sul Terzo Valico anche i passeggeri”

La commissaria Romano: ‘Di professione sono mediatrice di conflitti, mi hanno scelta per questo’

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

NON che questo sia secondario nella realizzazione di un'opera che costa 6,2 miliardi e su cui l'intero Paese scommette per diventare protagonista nella sfida globale della logistica. Ma è la natura specifica del suo mandato, una sorta di "accompagnamento" alla realizzazione dell'opera per garantire l'interesse pubblico, a fare la differenza. Ieri Iolanda Romano ha partecipato in Prefettura all'incontro con i sindaci, il "proponente" Rfi e il general contractor Cociv. E prima di ripartire per Torino riflette sulle prossime sfide, aprendo a un aspetto quanto mai interessante e ultimamente poco esaminato, quale il fatto di sfruttare la linea del Terzo Valico non solo per le merci, ma anche per i passeggeri. Una sorta di ritorno al futuro, tenuto conto che proprio per i passeggeri era "rinato" il progetto cente-

nario del treno Genova-Milano, fortemente voluto dall'avvocato Giuseppe Manzitti, alla fine degli anni Ottanta.

Dottressa Romano, l'impressione è che dopo gli infiniti tentennamenti del passato, stavolta il Terzo Valico abbia imboccato il binario giusto, non trova?

«Sì anche se il lavoro che ci attende è ancora tantissimo. Siamo in una fase di grande cambiamento, se prendete gli ultimi due allegati al Def troverete due pietre miliari del cambiamento. Il documento "Connettere l'Italia" del ministero dei Trasporti in particolare fa l'elenco delle opere utili, snelle ed economiche di cui il Paese ha bisogno. Si parla di intermodalità delle merci, di cura del ferro e dell'acqua, di mobilità e di accessibilità alle città metropolitane. Emerge con forza l'utilità di una politica dei trasporti che sappia realizzare le opere che servono davvero. In questo quadro, posso dire che siamo realmente di fronte a un Terzo Valico ripensato».

I suoi studi e la sua formazione professionale l'hanno portata già all'inizio degli anni Novanta a occuparsi di mediazione di conflitti. Sembrerebbe l'incarico giusto, per il Terzo Valico...

«Se è per questo nell'elenco delle opere italiane ferme per contestazioni, ricorse e conflitti ce ne sono 400. Ma non le nascondo che la mia nomina destò più di una sorpresa, perché l'elenco dei candidati era lunga. Venivo da esperienze di politiche pubbliche, la riqualificazione delle periferie di Torino e di Milano, i rifiuti, l'energia. Credo mi abbiano scelta per queste mie competenze in un'opera di forte impatto su un territorio che conoscevo già bene».

Per quale motivo?

«Per la gronda. Nel 2010 affiancai il Comune nel dibattito pubblico sulla Gronda, primo in Italia. E dopo quell'esperienza scrissi un libro per "ChiareLettere", sostenendo l'utilità del dibattito pubblico».

Autostrade dopo Genova l'ha utilizza-

to anche per il passante di Bologna. La soluzione trova una nuova spinta. È così?

«Ancora di più. Il ministro Delrio nel nuovo Codice dei Contratti ha indicato come obbligatorio il dibattito pubblico per tutte le grandi opere. Lo considero un fatto epocale. I processi decisionali devono essere inclusivi, non bisogna dialogare in un'ottica di antagonismo, bisogna fare quello che serve. In Francia il dibattito c'è da 25 anni, noi cominciamo adesso».

Non è facile però costruire, soprattutto in territori fragili come la Liguria...

«I progetti si fanno e poi possono essere migliorati e da questo punto di vista la consultazione pubblica è preziosa. Pensate a come è nata la Torino-Lione, gli scontri del 2005, la reazione del governo. Era un altro mondo. Questo governo ha scelto di prevenire tutto questo, accompagnando il cantiere nel suo lavoro. Non può sfuggire che il progetto del Terzo Valico è del 2006, per questo è stato necessario rivedere le opere compensative e le nuove esigenze. Siamo di fronte a un corridoio europeo, quindi il confronto con Rfi e il porto di Genova-Savona è costante e si aggiorna».

In che termini?

«Questa è una linea mista, quindi il suo utilizzo dipende dal modello di esercizio. Parliamo giustamente di merci e di un patto del Nord Ovest che punta sul progressivo rafforzamento dei traffici. Ma l'utilizzo va massimizzato, per questo può servire anche come alta velocità per passeggeri, stando ovviamente attenti a non creare svantaggi alle linee esistenti».

La questione di fondo potrebbe essere: di quale mobilità abbiamo bisogno?

«Proprio così. La struttura tecnica di missione, che prima gestiva la legge obiettivo, ora si occupa della programmazione. Ha risposto l'accento sulle comprensioni dei fabbisogni del Paese. L'inserimento del dibattito pubblico nel codice dei contratti va in questa direzione, per evitare che non si ripetano gli errori del passato. Oggi inoltre si parla di progetto di fattibilità per verificare da subito se l'opera ha un senso o deve essere cambiata, o cancellata. E questo favorisce una delle sfide più importanti con cui mi misuro».

Quale?

«Quella della trasparenza. Io qui ho avuto carta bianca. Nel mio decreto di nomina c'è scritto che il mio compito è accompagnare l'opera nell'interesse pubblico. Ci sarà anche nell'articolo 126 del nuovo codice dei contratti che ai commissari straordinari assegna attività di prevenzione dei conflitti e consente di operare in autonomia, per garantire l'interesse pubblico. Non sono concetti scontati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INUMERI

6,2

IL COSTO

Il terzo valico ha un costo stimato in 6,2 miliardi di euro. La spesa è finanziata dal governo attraverso lotti costruttivi

2021

L'AVVIO

Secondo il cronoprogramma l'opera dovrebbe essere pronta entro la fine del 2021 o i primi mesi del 2022

1

IL MANDATO

La commissaria del governo Iolanda Romano è insediata da poco più di un anno in un ruolo chiave per l'opera

2

LE REGIONI

Sono due le regioni interessate dal passaggio del terzo valico ferroviario: la Liguria e il Piemonte



”

L'esperienza del
'dibattito
pubblico' nato
con la Gronda
entra in una legge
è un grande
successo

'Connettere
l'Italia',
il documento
del governo,
indica le opere
utili, snelle e
condivise

È una linea
ferroviaria mista,
non è riservata
alle merci,
dipenderà dal
modello di
esercizio

“

IOLANDA ROMANO
COMMISSARIA TERZO VALICO



**IL MINISTRO
E LA COMMISSARIA**

A fianco, il ministro dei
Trasporti e delle
Infrastrutture Graziano
Delrio insieme alla
commissaria del Terzo
Valico Iolanda Romano,
che all'inizio di aprile ha
completato il primo
anno del suo mandato.
Sotto e nella foto
grande al centro due
immagini simboliche
dei lavori nei cantieri
del Terzo Valico. A
sinistra il commissario
del Cociv Marco
Rettighieri



