

Le infrastrutture

Un secolo per 53 km il Terzo Valico infinito tra Genova e l'Europa

Delrio sblocca 1,6 miliardi e assicura: pronti in 5 anni
 La ferrovia per superare l'Appennino è attesa dal 1900

MASSIMO MINELLA

ANNO di grazia 1900, il consiglio comunale di Genova si riunisce per stigmatizzare i ritardi nella costruzione della «rete ferroviaria che attraversa l'Appennino». Sono passati 116 anni, quel progetto è stato ripreso e messo nel cassetto decine di volte e soltanto adesso imbocca il binario giusto. Con l'ultimo finanziamento approvato dal Cipe di 1,630 miliardi di euro, infatti, il Terzo Valico dei Giovi trova le risorse necessarie a completare il cuore del suo progetto, l'attraversamento degli Appennini, dalla Liguria al Piemonte. Ventisette lunghi chilometri di quella "Galleria di Valico" che consente appunto ai container dei porti di Genova e Savona di sbucare nella Piana di Novi Ligure e da qui, sulla linea esistente ma ovviamente da potenziare, correre da una parte verso Novara e il Sempione e dall'altra verso Milano e il San Gottardo.

Per l'inaugurazione bisognerà attendere il Natale del 2021, ma, assicura il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, l'Italia sarà ancora in tempo per inserirsi nella rete europea dei trasporti ad alta capacità. Per quella data, infatti, la Svizzera aprirà anche il tunnel del Monte Ceneri e a quel punto non ci saranno più ostacoli alla corsa delle merci dal Nord Europa fino alla Pianura Padana. Unica alternativa per fermare un flusso che al momento corre solo da Nord a Sud è appunto rendere operativo il Terzo Valico, che inverte la rotta dei container e può rimettere al centro del business l'intero Mediterraneo. Non a caso, il Terzo Valico altro non è che l'anello iniziale del più importante dei corridoi ferroviari internazionali, il Reno-Alpi o, se si preferisce, il Genova-Rotterdam. Dal Mediterraneo, infatti, si sale su fino al Mare del Nord attraverso una linea ferroviaria dedicata proprio ai container. Peccato che al momento si possa solo scendere, dall'Olanda fino alla Svezze-

ra. Fra pochi anni, sempre dal Nord, si arriverà fino alla Pianura Padana, servendo direttamente tutto il Nord Italia. Ipotesi devastante, in chiave economica e occupazionale per l'Italia, a meno appunto di non riuscire ad aprire la rotta inversa, da Genova. Per farlo, però, è necessario bucare gli Appennini, cosa semplice solo in apparenza visto che il progetto è paralizzato da oltre un secolo. Soltanto negli ultimi trent'anni, ci hanno provato decine di governi. Le inaugurazioni, vere o presunte, sono state addirittura quattro, con tanto di taglio del nastro. Ma bisogna aspettare il 2010 per togliere il Terzo Valico dal binario morto e cominciare a farlo muovere. L'idea che stappa il progetto infinito è quella di dividere l'opera, che ha un costo di 6,2 miliardi di euro, in lotti costruttivi, sei, da finanziare anno dopo anno nelle leggi di stabilità. L'impianto finanziario regge, si comincia dalle opere propedeutiche e si va avanti

fino alla costruzione della galleria con tutte le sue interconnessioni. Da allora l'opera non si è più fermata, muovendosi in territori fragili come quelli di Liguria e Basso Piemonte e tenendo sempre presente i limiti di amianto nelle rocce, perché ogni sforamento impone giustamente di fermare i lavori. Per completare i 53 chilometri dell'opera, finire i 37 chilometri di gallerie complessive e consegnare l'infrastruttura, ci vorranno ancora cinque anni. Il Cociv, general contractor incaricato di progettare e costruire il Terzo Valico (che fa capo a Salini-Impregilo) sa che non ci possono più essere battute d'arresto. Il governo conferma il suo impegno a completare i finanziamenti. Il ministro Delrio insiste sull'unica cura in grado di guarire l'Italia, quella «dell'acqua e del ferro», cioè della merce che si sposta dalle strade al mare e alle ferrovie. E se lo dice lui, che di mestiere è un endocrinologo, potrebbe anche essere vero.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Un ulteriore ritardo impedirebbe all'Italia di inserire l'opera nella rete comunitaria dei trasporti

CORRIDOIO COMUNITARIO
 I 53 chilometri del Terzo Valico fanno parte del corridoio europeo tra Genova e Amsterdam

