

Infrastrutture. Appello al Governo, Rfi e general contractor da imprese e istituzioni territoriali: rispettate i tempi dei lavori

«Finite il Terzo Valico nel 2022»

L'opera, strategica per il collegamento con il Nord Europa, a uno snodo decisivo

Marco Morino

GENOVA

Con il via ai lavori lo scorso 3 maggio del quarto lotto del collegamento ferroviario veloce Genova-Milano (Terzo Valico), la porzione più rilevante, insieme al tunnel del Gottardo, del corridoio Reno-Alpi compie un deciso balzo in avanti. Il costo complessivo del Terzo Valico è di 6,2 miliardi, di cui a oggi risultano finanziati 3,8 miliardi (oltre il 60% del totale). Ora la sfida è la messa in esercizio dell'intera linea, composta da sei lotti, entro il 2022, senza ritardare neppure di un anno. Questo il pressante appello che imprese e istituzioni liguri, riunite a Genova in un convegno promosso dalla Camera di commercio, lanciano a governo, Rete ferroviaria italiana (committente dell'opera) e Cociv (il general contractor incaricato della progettazione e realizzazione dei lavori).

Con il quarto lotto, che prevede soprattutto le lavorazioni nella galleria di Valico, la più lunga d'Italia con i suoi 27 chilometri, l'infrastruttura entra nel vivo dell'attività. Il Terzo Valico dei Giovi è la linea ad alta velocità che consentirà ai porti liguri di collegarsi con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa e di trasferire quote importanti di merci dalla strada alla rotaia. L'opera sull'asse europeo nord-sud su cui si muove il maggior volume di merci trasportate in Europa, attraversando il Paese a maggior vocazione industriale (Olanda, Bel-

gio, Germania, Svizzera e Italia) e connettendo il Mediterraneo con il mare del Nord, i porti dell'alto Tirreno con quelli del Nord Europa (Rotterdam, Anversa).

Il tracciato di 53 chilometri attraversa le province di Genova e Alessandria: le opere principali sono la galleria di Valico di 27 chilometri, la galleria Serravalle di 7 chilometri e la galleria Campasso di 700 metri. Dei sei lotti previsti, tre sono in corso di realizzazione: il primo è nella fase conclusiva, il secondo è a metà del percorso. Il lotto più costoso, il quarto, è stato finanziato dal Cipe per 1,6 miliardi, mettendo un ulteriore sigillo sull'infrastruttura più attesa dal Nord-Ovest. «Anche il quinto lotto è stato finanziato nella manovra economica - annuncia il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti -. Credo che l'opera sia ormai sostanzialmente tutta pagata». Il progetto garantisce, in un quadro di crisi economica prolungata, circa 4 mila posti di lavoro tra diretti e indiretti. Ma il Terzo Valico da solo non porterà a Milano in un'ora di treno: perché questo sia possibile è necessario che il quadruplicamento della linea ferroviaria tra Tortona e Voghera e della Pavia-Milano Rogoredo siano progettati subito e realizzati in tempo utile. «Il Terzo Valico - dice Paolo Odone, presidente della Camera di commercio di Genova - è l'opera infrastrutturale di cui si parla da più tempo». Finalmente si può dire che dagli annunci si è passati a quello dei lavori. «È un inve-

stimento colossale - dice ancora Odone - e siamo grati a Rfi che ha preso in mano la situazione. Ora c'è il forte rischio che alcune rotte marittime prendano la via del canale di Panama, dobbiamo collaborare per mantenerle sui nostri porti. Abbiamo bisogno di recuperare e che Rfi si occupi già da ora del quadruplicamento della Tortona-Milano, che è importante per avere un collegamento quasi metropolitano e agganciare la linea del Gottardo». Il 2022, indicato dal governo come data per l'entrata in funzione del Terzo Valico, dovrà essere termine rispettato tassativamente.

«Il mio mandato - interviene il Commissario di governo per il Terzo Valico Iolanda Romano - mette al centro l'interesse pubblico nell'accompagnamento della realizzazione dell'opera. In questi giorni si è completata un'ispezione a "u" rispetto alla situazione di cinque mesi fa. Tre gli elementi: la nomina dell'amministratore straordinario del consorzio Cociv Marco Rettighieri da parte del prefetto di Roma a garanzia della correttezza e della ripresa dei lavori; il passaggio della direzione lavori da Cociv a Italferr per riportare il controllo nelle mani del soggetto attuatore che è una società pubblica dello Stato; la modifica dell'Osservatorio ambientale, che si sposta da Roma ad Alessandria e allarga la composizione ai membri delle Arpa locali e dell'Istituto superiore della sanità a rafforzamento del controllo del-

l'ambiente e della salute». Inoltre, aggiunge il commissario Romano, «le due regioni, Liguria e Piemonte, e le amministrazioni, anche di segno politico opposto, hanno collaborato e continuano a collaborare con grande impegno».

Ennio Cascetta, coordinatore della Struttura tecnica di Missione presso il ministero delle Infrastrutture, nel frattempo, ha lanciato l'idea di rinominare la tratta "Alpi-Mar Ligure" a sottolineare il ruolo centrale di Genova e del suo porto. «Il 2022 - incalza l'assessore ligure allo Sviluppo, Edoardo Rixi - deve essere la data in cui l'opera viene messa a sistema per riprenderci i 300/400 mila teu all'anno che oggi passano dal Nord Europa per raggiungere la Pianura padana invece che da Genova e andare a intercettare i traffici della Svizzera». Per questa ragione è fondamentale stabilire tempi certi anche per il nodo Tortona-Pavia-Milano. «I collegamenti marittimi - conclude l'armatore Marco Novella - attendono il Terzo Valico da tempo. Dovremo essere bravi a trasformare questo momento in un'occasione di sviluppo».



Peso: 34%



Il tracciato



Peso: 34%