

Ferrovie, tunnel e nuovi collegamenti autostradali: dopo anni di promesse i cantieri sono fermi. E l'isolamento di Genova penalizza il porto

Oltre il ponte solo progetti irrealizzati

La Liguria attende opere per 16 miliardi

IL DOSSIER

TEODORO CHIARELLI

Sotto il ponte, niente. O, per lo meno, assai poco. Parafrasando il titolo del famoso film di Carlo Vanzina, non c'è molto altro di cui gioire dopo la solenne inaugurazione del ponte di Genova e San Giorgio disegnato da Renzo Piano. Il timore che il Paese non abbia lo stesso slancio per risolvere i pluridecennali problemi che attanagliano la Liguria e il suo capoluogo è quanto mai fondato. Si è detto che la Liguria è come un'isola. Prigioniera della sua complicata orografia e delle criticità della propria rete di **infrastrutture**. Non è, si badi, una questione localistica. Genova è la porta di accesso al Mediterraneo del Nord Ovest e del Nord Europa, a iniziare dalla ricca Svizzera. Nel porto della Superba hanno i loro terminal i colossi marittimi di Cina e Singapore, e a Savona si è insediato il numero 1 mondiale delle compagnie portacontainer: la danese Maersk. Dalla regione transitano persone e merci verso la Francia e la Spagna. Oggi il sistema è in affanno. La cinese Cosco ha iniziato a dirottare le sue navi altrove: meglio allungare la rotta verso Rotterdam che rimanere con i container imbottigliati sulle autostrade incrociate della Liguria. Altro che «Genova con i suoi svincoli micidiali» cantata da Francesco De Gregori. Qui siamo in presenza di un tappo di bottiglia che penalizza l'intera econo-

mia nazionale. Il timore è che altri grossi clienti del porto seguano l'esempio di Cosco.

L'intero sistema ligure, da La Spezia a Savona, rappresenta il 66% del traffico nazionale. Il 50% della logistica italiana passa sul territorio ligure e un'ora di ritardo in più degli oltre 30 mila camion che ogni giorno attraversano il nodo di Genova costa alle imprese circa 2 milioni di euro. Il sistema portuale porta un gettito di diritti doganali nelle casse dello Stato di 9 miliardi l'anno: il crollo del 30% registrato ad aprile significa 3 miliardi in meno per l'Erario.

I progetti fermi

Eppure, ci sono almeno 16,5 miliardi di euro per le opere che potrebbero esser messe subito in cantiere, come denuncia lo studio appena presentato dalla Camera di Commercio di Genova al governo. Un fiume di denaro impantanato fra pastoie burocratiche, risse politiche, beghe di campanile e insipienze gestionali. Prendiamo il terzo valico, l'alta velocità fra Genova e Milano. Se ne parla da decenni, nel frattempo l'alta velocità è diventata alta capacità. Il costruttore (è il terzo che ci prova) è lo stesso del Ponte: la Webuild della famiglia Salini. La nuova linea, spesa prevista 6,2 miliardi di euro, dovrebbe essere pronta fra il 2023 e il 2024. Si sviluppa complessivamente per 53 km, di cui 36 in galleria. Peccato, però, che una volta «bucati» i Giovi non troverà che la vecchia linea per Milano. È «previsto» il quadruplicamento della tratta fra Novi e Pavia.

Se i cantieri aprissero domani, la fine dei lavori sarebbe nel 2030.

Il 21 luglio scorso, dopo due anni di stop causa fallimento del costruttore, è ripartito il cantiere del Nodo ferroviario di Genova, con tanto di inaugurazione in pompa magna presenti ministri e autorità. Peccato che l'inizio dei lavori fosse stato celebrato già nel 2009-2010. C'è voluta l'intuizione di unificare i due progetti (nodo e terzo valico) per ripartire. Non si è inventato nulla, per carità: è bastata l'applicazione di una normativa europea. Per Genova più binari e un aumento del 50% dei convogli che potranno circolare. I lavori finiranno in 30 mesi.

I collegamenti attesi

Sul fronte ferroviario è ancora da sistemare il collegamento Genova-Ventimiglia-Nizza: a binario unico come ai tempi della Belle Époque fra Finale e Andora. Bloccata dalle beghe fra i comuni rivieraschi (del tipo: dove fare la stazione), scandali e mancanza di fondi è una vergogna nazionale. L'ultimo progetto, approvato dal Cipe nel 2011, prevedeva un costo di 1,5 miliardi per 31,7 chilometri, per il 79% in galleria. Per ora si sta completando l'aggiornamento della progettazione definitiva.

All'altro estremo della regione troviamo il raddoppio della ferrovia Pontremolese, fondamentale per spedire i container via ferro dalla Spezia a Parma e oltre. Per i 120 chilometri della linea il governo ha stanziato 200 milioni.

Il caos del traffico

Ma torniamo alle autostrade. Risolta la questione del ponte sul Polcevera, i problemi ruotano ancora attorno alla questione della concessione ad Autostrade che trascina dietro di sé la Gronda e il tunnel della Fontanabuona. Con il corollario dell'autoparco di Genova, per il quale non esiste alcuna progettazione. Eppure, nel porto di Genova transitano oltre 3.500 tir al giorno (5.000 previsti nei prossimi 3 anni). La gronda, contestata dai Cinquestelle, consentirebbe di risparmiare 3,5 milioni di ore all'anno agli utenti dell'area genovese, dividendo il traffico cittadino da quello pesante e di attraversamento. Investimento previsto 4,2 miliardi, 10 anni la durata dei lavori, espropri già effettuati e pagati da Aspi, che attende il via libera del Mit al progetto esecutivo dal 22 luglio 2019 per aprire i cantieri. Il tunnel della Fontanabuona, opera attesa da almeno vent'anni, dovrebbe invece collegare il casello di Rapallo con il comune di Cicagna nell'entroterra. L'opera, costo 308 milioni, è nei progetti annunciati da Aspi dopo il crollo del Morandi. Tutto è appeso alla concessione. Siamo poi ancora alle battute preliminari per la nuova diga foranea di Genova: la più grande opera portuale mai realizzata in negli ultimi decenni. Servono 1,1 miliardi. La Ministra Paola De Micheli, presa da un moto decisionista, ha dichiarato il 21 luglio a Genova: «Commissarieremo la diga di Genova, la Pontremolese e il raddoppio del ponente». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA MAPPA DELLE PRIORITÀ

1 Gronda

Investimento previsto **4,2 miliardi**
 Durata dei lavori previsti **10 anni**
 Progetto esecutivo del **22 luglio 2019**
 Si attende il via libera del Mit

7 Pontremolese

Linea ferroviaria tra La Spezia e Parma
 Stanziati **200 milioni**, opera iniziata ma cantiere a rilento

8 Nuova diga foranea

Consentirà l'ampliamento del porto e l'accesso di portacontainer più grandi
 Progetto da **1,1 miliardi**, nessuno intervento in corso

2 Tunnel di Val Fontanabuona

Galleria che collegherà il casello di Rapallo fino a Cicagna
300 milioni di spesa prevista
 Atteso da oltre 20 anni, lavori mai iniziati

3 Autoparco di Genova

Area per la sosta dei camion nei pressi del porto
 Opera attesa da anni, nessuna progettazione in corso

4 Terzo valico dei Giovi

Nuova linea ferroviaria: di **53 chilometri**, di cui 36 in galleria
 Cantiere in corso, fine lavori ipotizzata tra il **2023 e il 2024**
 Spesa prevista: **6,2 miliardi**

5 Linea ferroviaria Novi Ligure-Tortona-Pavia

Quadruplicamento della linea
 Opera solo annunciata, nessun lavoro in corso
 Prevista la conclusione **entro il 2030**

6 Raddoppio della linea, tra Finale Ligure e Andora

31,7 chilometri
79% in galleria
 Costo previsto dal Cipe nel 2011: **1,5 miliardi**
 Ancora in corso la progettazione definitiva



L'EGO - HUB

