

ITALIA
COM'È ANDATA A FINIRE



Sopra, il cartello affisso all'ingresso del sentiero chiuso da dieci anni. Sotto, una turista fotografa il tratto distrutto dalla **frana** che travolse quattro australiane nel settembre del 2012. Nella pagina accanto, un **sopralluogo** dei vigili del fuoco. In basso, a sinistra, la **cartina** della zona



VIA DELL'AMORE RIAPRIRÀ MA NON È STATA UNA PASSEGGIATA

DOPO ANNI DI CHIUSURA, PARTONO I CANTIERI NEL CELEBRE SENTIERO DELLE **CINQUE TERRE**. UN PROGETTO AMBIZIOSO DA 16 MILIONI DI EURO. RESO POSSIBILE DALLA DETERMINAZIONE DI DUE DONNE

di **Michela Bompani**

GENOVA. La ricostruzione di un amore (ambientale e idrogeologico) ha bisogno di una teleferica, un elicottero e un pontone, in mezzo al mare. A ottobre aprirà il cantiere che riporterà agli antichi fasti la Via dell'Amore, un delicatissimo filo di sentiero, sospeso a quattordici metri dall'acqua, scavato nella roccia della Liguria, nel cuore del parco nazionale delle Cinque Terre, patrimonio Unesco.

È chiusa, transennata e inaccessibile dal settembre 2012, quando un costone di roccia franò sul tracciato, ferendo quattro turiste australiane e sbarrando il passo a quasi un milione di visitatori che ogni anno arrivavano da tutto il mondo per percorrerla. Ta-

voli tecnici, finanziamenti a singhiozzo e poi il ripristino di un breve tratto, appena duecento metri, nel 2015, avevano solo rinviato di un po' un problema enorme: affrontare il dissesto geologico della montagna, dello strapuntamento della Battanara e del Vaolungo, nelle cui viscere corre la linea ferroviaria tirrenica che collega l'Italia alla Francia. Adesso, con 16 milioni e mezzo di finanziamento messi a disposizione dai ministeri dell'Ambiente e della Cultura, dal Dipartimento nazionale di protezione civile e dalla Regione Liguria, il progetto di messa in sicurezza dei costoni, della passeggiata e della costa sottostante, che sarà salvaguardata da erosione e mareggiate con opere in mare, dall'autunno diventerà un cantiere unico in Italia. E salverà un bene paesaggistico e monumentale.

PRESIDENTE E SINDACA

Gran parte del merito di questa operazione va riconosciuto a due donne che in questi anni si sono adoperate per mandare avanti la battaglia per il recupero della Via dell'Amore: la presidente del Parco nazionale delle Cinque Terre, Donatella Bianchi, e la sindaca di Riomaggiore, Fabrizia Pecunia, che questa storia la conosce da molto vicino: è la nipote di uno degli operai volontari che scavò il sentiero agli inizi del secolo scorso.

Pecunia ha convinto due ministeri, Ambiente e Cultura, a muoversi; e poi ha coinvolto la Protezione civile nazionale, affinché si realizzasse un'opera di consolidamento della costa a lungo termine. Un lavoro ai fianchi che ha scongiurato anche l'ipotesi di interventi da parte di privati. «Subito dopo la frana, sembrava che fosse tutto per-



duto per sempre» dice la sindaca. «Ma nonostante le difficoltà sono sempre stata convinta che la Via dell'Amore dovesse essere finanziata dal pubblico». Ora alle Cinque Terre sta per aprire un cantiere straordinario per modalità e sfide: si lavorerà su una parete verticale e i materiali saranno trasportati con una teleferica mentre gli operai si caleranno dall'elicottero. In più ci sarà la struttura galleggiante allestita su un pontone.

COSÌ VICINI, COSÌ LONTANI

La "nuova" Via dell'Amore rinasce così, poco prima di compiere cent'anni. La sua storia comincia all'inizio del Novecento quando Manarola e Riomaggiore, pur essendo distanti tra loro meno di un chilometro, sono due paesi lontanissimi. Parlano addirittura due dialetti un po' diversi: una cosa è vivere in alto, sui dirupi che custodiscono il segreto dei filari di Sciacchetrà, un'altra è abitare al livello del mare dove incrociano i gozzi.

La svolta arriva nel 1920. La galleria ferroviaria, ottocentesca, deve essere ampliata. Vengono ingaggiati i minatori che

hanno il compito di tracciare un sentiero che dalla stazione di Manarola, verso Riomaggiore, porta lontano dall'abitato, dove è stato allestito il deposito degli esplosivi. Resta però quel pezzo di strada, spinto verso Riomaggiore, interrotto a metà. È l'ultimo segmento che manca. Bisognerà aspettare il 1930, quando

decidono di intervenire gli abitanti di Riomaggiore. Tra di loro ci sono: il macellaio, poeta e mecenate, Alessandro Andreoli, detto Lissandrin; Pietro Manara, minatore esperto, che aveva partecipato ai lavori del traforo del Sempione; e Pin dei Dria, barbiere del paese, antifascista e, all'occorrenza, scavatore.

Si lavora di brutto, contando solo sull'aiuto che arriva dagli abitanti. L'opera infine è terminata: si chiama Strada Nuova, ma è un nome che durerà soltanto qualche giorno. Su quel percorso sospeso tra la roccia e il mare, infatti, cominciano a passeggiare gli innamorati. E una notte qualcuno, con un pennello intinto nella calce, all'imbocco del sentiero certifica la nascita: Via dell'Amore.

GLI INTERVENTI

La storia recente è meno romantica e certamente più burocratica. Racconta che, dopo quasi dieci anni dalla chiusura, il commissario straordinario dell'opera, Giovanni Toti, indice la gara europea per l'affidamento dei lavori. Dureranno tre anni e mezzo, preceduti da sei mesi di opere prope-

deutiche all'intervento che, sottolinea ancora la sindaca, «prevede l'esplosione di una parte di roccia pericolante con relativa chiodatura della parete e pali di oltre venti metri conficcati nella montagna. Oltre a reti di protezione e l'installazione sensori per un monitoraggio continuo».

UNA NOTTE
DEL 1930
QUELLA CHE
SI CHIAMAVA
STRADA NUOVA
CAMBIÒ PER
SEMPRE IL NOME

© RIPRODUZIONE RISERVATA

30 aprile 2021 | il venerdì | 49

