

Genova Stanziati 720 milioni. Burlando: nuova gara. Oggi vertice a Roma

L'altra Tav che non decolla Terzo valico, l'ultimatum

Genova-Milano, via entro 3 mesi o saltano i fondi

GENOVA — Il sindaco di Genova Marta Vincenzi guarda il porto e allarga le braccia: «Cosa possiamo dire più di quello che stiamo dicendo da anni? Senza terzo valico siamo morti. La città sarà invasa dai Tir, oppure a morire sarà il porto. Se mai i traffici riprenderanno, in quel giorno o avremo le infrastrutture per servirli o le navi se ne andranno da un'altra parte».

Il terzo valico, ovvero la linea ferroviaria di 53 chilometri che attraverso la pianura padana deve collegare per la via più breve il porto di Genova a Milano lungo la direttrice che porta fino a Rotterdam (il corridoio 24), è arrivato al suo ennesimo «giorno del giudizio». Il primo a sottrarre i finanziamenti destinati a bucare l'Appennino ligure è stato Mussolini che li dirottò sulla Genova-Serravalle, da allora in poi i soldi per realizzare l'opera sono comparsi e scomparsi. Sono appena ricomparsi: 720 milioni di euro approvati dal Cipe e pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale. Rischiano di scomparire: se entro tre mesi

non si apre il cantiere, i soldi tornano al governo. E questa volta per la nuova linea ferroviaria che dovrebbe trasportare le merci, i container, dal Sud al Nord Europa, è proprio un *de profundis* «i soldi sarebbero persi» dice il senatore del Pdl e presidente della commissione Trasporti Luigi Grillo.

Oggi a Roma al ministero di Altero Matteoli ci sarà un vertice: al tavolo l'ad delle Ferrovie, Mauro Moretti, e l'ad di Impregilo, capofila del Cociv, il consorzio di imprese *general contractor* per la costruzione dell'opera. Costo sei miliardi e duecento milioni. Rfi e Impregilo sono ai ferri corti, Impregilo ha sollevato un contenzioso di 700 milioni quale risarcimento per lo stop di quasi due anni, dal 2008, da quando è stata incaricata dei cantieri. Moretti respinge la richiesta. Si è aperto un arbitrato. Data di previsione per la decisione, il 2013. Invece bisogna decidere ora. «Impregilo ritiri la richiesta e superi il problema del contenzioso — dice

della Regione Liguria —. Se non vuole, azzeriamo tutto e l'opera sia messa a gara europea. Vedremo così se è economicamente appetibile, se ci sarà chi risponde per aggiudicarcela».

Burlando è convinto che i competitor ci sono e che il Cociv dovrebbe abbassare le sue pretese. Ma il consorzio la pensa diversamente. In gioco non ci sono solo i milioni di contenzioso, la verità è che il finanziamento di 720 milioni di euro per il primo lotto sono giudicati «troppo pochi» e secondo Impregilo non c'è garanzia della copertura dei restanti 5 miliardi e mezzo di euro. I 720 milioni di euro, poi, se ne andrebbero tutti in costi preliminari e per aprire il cantiere vero e proprio resterebbero solo 25 milioni. A fronte di garanzie certe sul finanziamento totale i costruttori sarebbero disposti a superare la controversia. «Stiamo già ampliando le banchine — dice Luigi Merlo, presidente del porto di Genova — fra il 2014 e il 2015 potremo raddop-

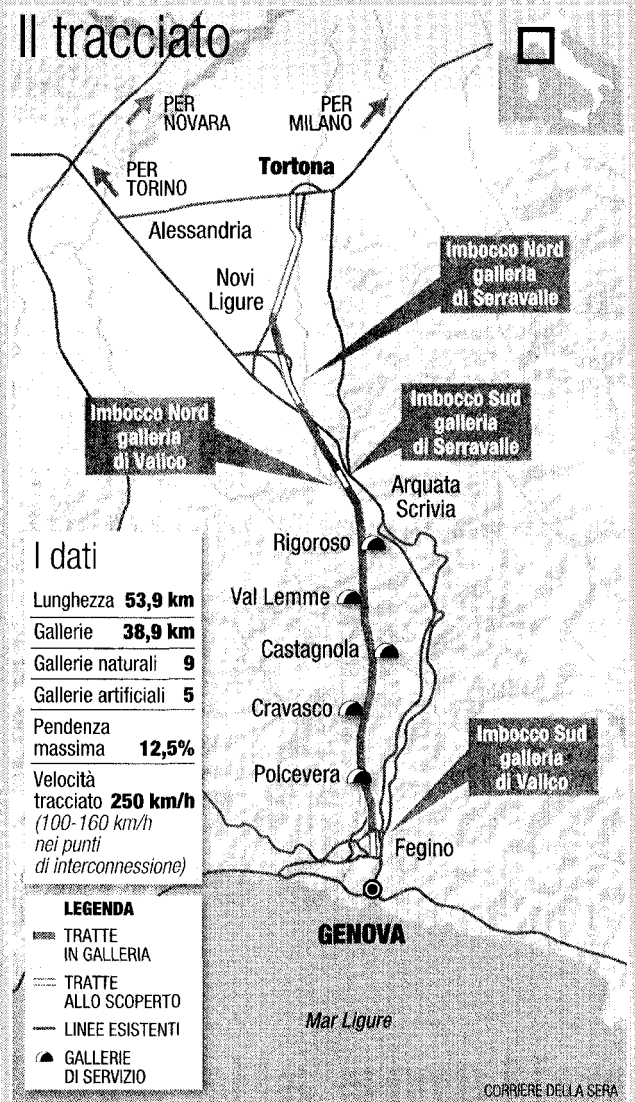
piare il traffico di container portandolo a 4 milioni di Teu all'anno (la misura standard di volume dei container). Contemporaneamente stiamo risistemando la ferrovia interna al porto con una spesa di 60 milioni di euro. Ma se nel retroporto non avremo la linea ferroviaria, il Terzo valico, le banchine non potranno lavorare al massimo della capacità. La possibilità di assorbire i Tir non è illimitata. Il traffico si sposterà a Nord, a Rotterdam, con danno per tutta la nostra economia e anche del nostro erario perché le tasse portuali se le prenderanno gli olandesi».

Senza contare l'invasione degli ultra-Tir. Oggi quasi il 90 per cento del trasporto da e per il porto di Genova è su gomma, il terzo valico ha proprio la funzione di spostare le merci dai Tir al treno liberando la città da una schiavitù. E se tutto andasse bene, a quello merci si aggiungerebbe il traffico passeggeri con l'alta velocità fra Genova-Milano, 40 minuti di viaggio.

Erika Dellacasa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il tracciato



6,2

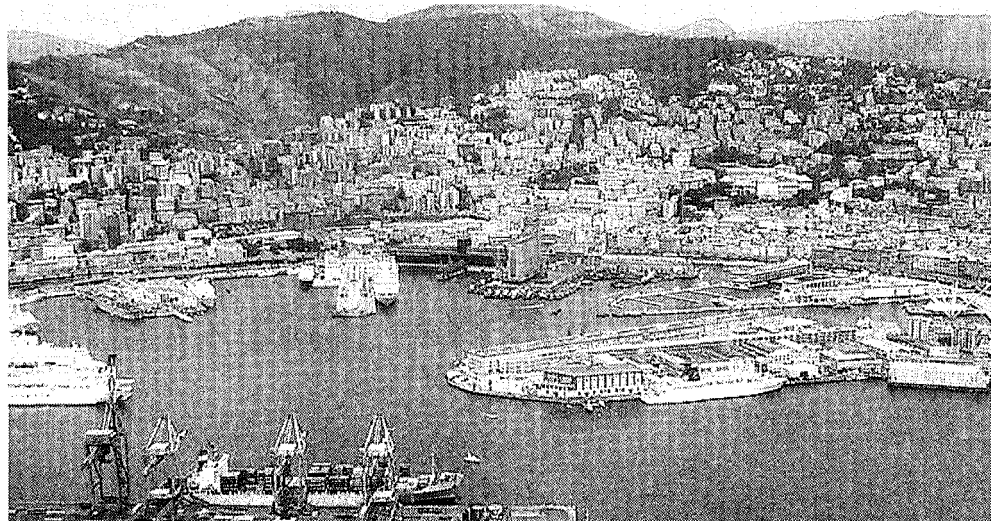
Millardi

Sono i costi stimati per la realizzazione dell'opera. Per il primo lotto sono stati previsti 720 milioni che secondo Impregilo basterebbero solo per le «spese» preliminari

4

Millioni

Secondo le previsioni fra il 2014 e il 2015 il traffico del container potrebbe arrivare a 4 milioni di Teu all'anno (un Teu è uguale a un container standard)



Dall'alto Una panoramica del Porto di Genova dove sono attesi i lavori (Reuters/Russell Boyce)