



*Terzo Valico*

## Terzo Valico, nuovo stop ad Arquata. Triplicano i tempi di consegna dell'opera?

La Redazione 2 giorni fa

**Nuovo intoppo per i lavori del Terzo Valico: ad Arquata si fermano due talpe che stavano scavando due gallerie a causa di un'eccessiva friabilità del terreno.**

Il nodo ferroviario subisce dunque l'ennesimo rallentamento che finisce per appesantire la tabella di marcia delle operazioni con ulteriori ritardi.

A causa di questo nuovo imprevisto, i tempi di scavo della galleria "Genova" e della parallela, la galleria "Milano", lunghe circa 9 chilometri che collegano Arquata Scrivia con Voltaggio, rischiano di triplicarsi.

Lo scavo in corso delle due gallerie è stato interrotto perché *"a metà luglio ci si è accorti che ad un certo punto il terreno cedeva, cioè crollava la volta appena rivestita dalla talpa stessa."* ha spiegato **Franco Parisi** della segreteria della Filca Cisl.

**Dei 9 chilometri previsti ne sono già stati ultimati 7,5. Ma ad oggi non si sa quando sarà possibile riprendere le operazioni per concludere i 2 km rimanenti.**

*“Il Terzo Valico rischia di essere l’ennesima storia triste di un Paese, l’Italia, che programma, inaugura (decine di volte un cantiere) e poi si trova a fermare tutto posticipando per l’ennesima volta la conclusione di un’opera che stiamo attendendo tutti da 30 anni. Assurdo, mi chiedo come sia possibile trovarsi davanti ad un imprevisto del genere e non essere stati capaci di essere già pronti ad affrontarlo. Questo stop rischia di trasformarsi in una barzelletta a meno che non si sia già individuata la soluzione e si confermi, una volta per tutte, la data di consegna dell’infrastruttura. Intorno al Terzo Valico si concentrano non solo le speranze ma anche i piani di sviluppo commerciale di centinaia di aziende italiane. È una questione di credibilità del Paese.”* ha dichiarato in merito alla vicenda il direttore generale di [Spediporto](#), **Giampaolo Botta**.

**Nuovo stop per il Terzo Valico: continuano i danni ai Porti della Liguria**

Il nodo ferroviario del Terzo Valico è un’opera infrastrutturale importante e fondamentale dal punto di vista logistico. Si tratta di fatti di un’opera che andrebbe ad agevolare non solo lo spostamento umano ma anche quello merceologico.

**Una volta completata, infatti, dal Porto di Genova sarebbero in grado di partire treni merci da circa 750 metri, di standard europeo, che ci porterebbero ad essere in grado di competere alla pari con i porti del Nord Europa.**

Il termine massimo di costruzione della tratta ferroviaria era previsto per indicativamente per il 2025 (forse 2026). Ma ora – a causa di questo nuovo imprevisto – i tempi rischiano di allungarsi di almeno tre anni.

## La storia del Terzo Valico

Si chiama Terzo Valico perché già nel 1903, anno del suo concepimento, doveva essere la terza ferrovia che buca il Passo dei Giovi, una linea progettata per superare le due costruite in precedenza a metà Ottocento. Il primo valico fu la galleria dei Giovi (3254 metri) sull’originaria linea Torino-Genova, aperta al traffico nel 1853. Mentre il secondo valico fu quello di Ronco Scrivia (8291 metri) sulla galleria succursale dei Giovi, aperta al traffico nel 1889. Tutte e due le linee ferroviarie rimangono tutt’oggi in servizio.

## I primi fondi per il Terzo Valico

I primi fondi per il Terzo valico furono stanziati negli anni Dieci. Ma poi con l'arrivo della Prima Guerra Mondiale e in seguito del fascismo, i fondi finirono per pagare le curve (mal fatte) della Camionale. A metà Novecento, nel 1965 e nel 1977, un gruppo di ingegneri delle Fs genovesi ripresentò il progetto, che però fu bocciato da Roma entrambe le volte.

## Gli anni Novanta e le prime inchieste

Nel 1991 nacque il Cociv, il consorzio che avrebbe dovuto costruire l'opera, e nel 1992 furono stanziati 3.200 miliardi di lire (circa 1,6 miliardi di euro).

Subito dopo le imprese del Cociv vennero però travolte dall'inchiesta Mani pulite e i lavori non cominciano mai.

Tutto venne rinviato al 1996 quando si cominciò a scavare i tre fori pilota.

Una nuova procedura di "Valutazione di Impatto Ambientale" si concluse negativamente e il 24 febbraio 1998 i cantieri del consorzio furono chiusi dal Nucleo Operativo Ecologico dei Carabinieri in seguito a un'inchiesta promossa dalla Procura di Milano.

Gli imputati vennero in seguito assolti per l'intervenuta prescrizione del reato.

## Gli anni duemila

Il nuovo progetto è approvato agli inizi del 2000, quando il costo lievita a 4,7 miliardi di euro.

Tra il 2005 (anno della seconda cerimonia) e il 2009 (la terza), il Valico fa in tempo a essere cancellato dal governo Prodi e ripreso da quello Berlusconi, con il prezzo che conseguentemente continua ad aumentare fino a 5,4 miliardi.

La Finanziaria 2010 fissa il principio del lotto costruttivo: visto il prezzo (6,2 miliardi), lo Stato non ha i soldi per pagare tutto immediatamente.

La costruzione riparte in lotti finanziabili poco alla volta. Tra vari tira e molla i cantieri aprono il 2 aprile 2012 e vengono totalmente finanziati dal dicembre 2018 (6,8 miliardi).

La fine dei lavori, salvo imprevisti, sarebbe prevista per il 2025.

