

Terzo Valico e nodo ferroviario, il coronavirus rallenta i lavori: a rischio la scadenza del 2023

di **Fabio Canessa**

18 Aprile 2020 - 8:25



Genova. “Purtroppo bisognerà fare i conti coi **ritardi** e i **rallentamenti** che ha determinato l’**emergenza coronavirus**. Appena la situazione lo consentirà, ci sarà una valutazione complessiva. Bisognerà capire se parliamo di un paio di mesi o qualcosa di più”. Mentre l’Italia studia come ripartire dopo il *lockdown*, l’avvertimento sulle grandi opere arriva da **Calogero Mauceri**, esattamente due mesi dopo la sua prima uscita pubblica da commissario del **Terzo Valico** e del **nodo ferroviario di Genova**, oggi uniti in un progetto unico.

“Tempi rapidi per sbloccare i lavori”, [aveva garantito in quell’occasione insieme a Toti e Bucci](#). Ma a soli tre giorni da quelle dichiarazioni esplodevano a Codogno i primi casi dell’epidemia che avrebbe fermato il mondo. E mentre **il cantiere del Terzo Valico è attualmente bloccato sul lato piemontese**, perché la Regione non ha concesso deroghe alle attività edili, sul fronte ligure **non sono mai ripartiti da novembre 2018 i lavori del nodo ferroviario**, il complesso di opere necessario per separare i treni locali da quelli a lunga percorrenza e indispensabile per far funzionare l’alta velocità sulla nuova linea dei Giovi. Una situazione prolungata di stallo che tiene bloccata **un’ottantina di lavoratori** con solo un mese residuo di cassa integrazione.

Quello che manca per il nodo è anzitutto un passaggio formale: l’**affidamento delle opere da parte del general contractor Rfi al consorzio Cociv**, lo stesso che realizza il Terzo Valico, passaggio che può avvenire in maniera diretta in virtù dei poteri straordinari di cui gode Mauceri in base al decreto sblocca-cantieri. “L’istruttoria sta andando avanti ed **entro la prima decade di maggio** dovremmo venirne fuori - assicura Mauceri - ma

non vorrei essere smentito. Purtroppo l'emergenza ha determinato un rallentamento dei tempi. Ci sono questioni che attengono alle sanificazioni, bisogna fare sopralluoghi. Prima per inviare un documento tecnico ci voleva un giorno, ora ci mettiamo una settimana”.

Ma al di là della burocrazia, a impedire che il cantiere si sblocchi sono anche aspetti sostanziali. Dopo la crisi del colosso **Astaldi**, che aveva vinto l'appalto nel 2018 in seguito al crac del **consorzio Eureka**, bisogna ridefinire un'altra volta l'**accordo tecnico-economico**. Ma anche rivedere il progetto esecutivo, perché adesso, **per accorciare i tempi, occorrerebbe scavare le gallerie da entrambi i lati**, e questo comporta un aggravio sui costi. L'avanzamento dei lavori è **fermo al 28%**, quindi la maggior parte è ancora da fare. I finanziamenti pubblici sono tutti sbloccati (**6,85 miliardi** per l'intero progetto unificato, di cui 622,4 milioni solo per il passante di Genova) ma vanno messi nella disponibilità delle aziende.

Tutte complicazioni, insomma, che **fanno vacillare il traguardo del 2023**. Non ultima, quella della sicurezza: per rispettare le **norme anti-contagio** durante “fase due” sarà necessario rivedere completamente l'organizzazione interna ai cantieri. E in assenza di garanzie molti operai - soprattutto chi risiede nelle regioni meridionali - non hanno intenzione di tornare al lavoro. Per questo è in corso un dialogo serrato con prefetti e sindacati, in modo da essere pronti quando arriverà il via libera. “Dovremo vedere il 4 maggio se e come potremo riprendere - osserva ancora **Mauceri** - e se avremo a disposizione tutta la forza lavoro. Al momento fornire date e numeri sarebbe prematuro”.

Sul fronte del Terzo Valico a Genova i lavori vanno avanti a ranghi ridotti. Negli scorsi giorni sono rientrati 70 lavoratori di Pavimental che erano stati messi in cassa integrazione e che nei prossimi giorni **lavoreranno al bivio di Fegino** per attività di modifica al piano dei binari in vista della nuova centrale di controllo del traffico prevista in quella zona. Altri 50 operai stanno tornando a regime al campo base di **Cravasco**.

Nel frattempo **cresce la preoccupazione per i 78 ex dipendenti di Astaldi** impegnati fino al 2018 nel nodo ferroviario, tutti in cassa integrazione con scadenza al **20 maggio**. “Stiamo cercando una soluzione perché, se il cantiere non riparte, tra un mese saranno tutti disoccupati - dice **Andrea Tafari**, segretario ligure della Filca Cisl -. All'inizio della prossima settimana incontreremo l'azienda perché chieda la **cassa integrazione in deroga** autorizzata per l'emergenza Covid-19. In questo modo avranno altre nove settimane di copertura”.

Il passaggio delle maestranze al consorzio Cociv, al momento, non è del tutto scontato. “È un discorso un po' da verificare - spiega il commissario **Mauceri** -. In genere il subentrante acquisisce la forza lavoro precedente, ma servono accertamenti. Mi farò carico di questa preoccupazione e farò in modo che ci sia la massima tutela per questi lavoratori”. Una delle ipotesi è che ad assumerli possa essere una delle imprese entrate nell'orbita di Salini, come la **Cossi Costruzioni**, di cui **abbiamo parlato in tempi recenti** per il suo *forfait* al cantiere del nuovo ponte a causa dell'emergenza coronavirus.

“Ora bisogna correre - commenta il deputato della Lega **Edoardo Rixi**, che da viceministro aveva spinto per l'approvazione dello sblocca-cantieri e l'accorpamento dei due progetti -. Come dimostra il cantiere del nuovo ponte di Genova, che non si è fermato neppure per l'emergenza, quando c'è la volontà di fare, gli ostacoli si superano. La riapertura dei lavori del nodo è fondamentale anche in vista di una ripartenza dell'economia della Liguria. Nella fase due il governo deve dare le giuste garanzie anche per la ripresa dei lavori del Terzo Valico, in sicurezza. Le due opere devono procedere di

pari passo, senza stop o lungaggini viste in passato, dando pieni poteri al commissario straordinario”.