

Terzo valico scavato al 75%, piano da 100 treni al giorno

Infrastrutture

Nel cantiere della maxi opera si lavora giorno e notte, sabato e domenica compresi

A linea ultimata, la distanza tra Genova e Milano sarà coperta in meno di un'ora

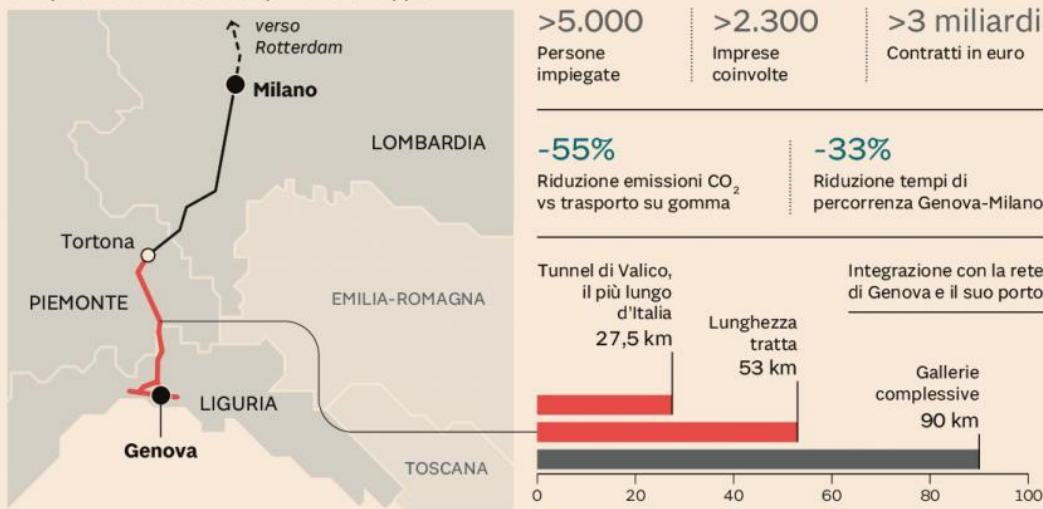
Marco Morino

Nel cantiere del progetto unico Terzo valico dei Giovi-nodo di Genova (la nuova linea ferroviaria ad alta velocità per il trasporto passeggeri e merci tra Genova e Milano) si lavora giorno e notte, sabato e domenica compresi. L'opera ha raggiunto nei giorni scorsi il 75% circa degli scavi in galleria e punta senza sosta all'obiettivo finale: potenziare entro il 2024 i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa. Ancora più avanti i lavori nel solo nodo di Genova, che rappresenta l'allacciamento della linea del Terzo valico con l'area urbana e con il porto. In questa parte del cantiere l'avanzamento delle attività di scavo in sotterranea ha raggiunto l'83%, dopo che lo scorso 21 dicembre è stato abbattuto l'ultimo diaframma della nuova galleria San Tomaso. Il nodo di Genova rappresenta un intervento fondamentale per completare il progetto unico, perché consentirà il transito veloce delle merci che arrivano al porto.

Una volta terminata l'infrastruttura, la distanza tra Genova e Milano sarà coperta in meno di un'ora e il capoluogo ligure sarà collegato con Venezia in poco più di tre ore e con il Nord Europa fino a Rotterdam attraverso una linea veloce e sostenibile. Genova e il suo porto diventeranno un ingresso privilegiato per le merci e il loro transito, dal mare al cuore produttivo dell'Italia. Potranno partire 100 treni al giorno, verso le regioni di Piemonte, Lombardia e Veneto, al cui interno viene movimentato il 50% delle merci nazionali e prodotto il 45% del Pil del paese. Per il tessuto produttivo italiano si apriranno nuove

Il progetto unico Terzo valico dei Giovi-nodo di Genova

Un'opera ferroviaria che amplifica lo sviluppo



Fonte: gruppo Webuild

possibilità di sviluppo, verso l'Europa e oltre: il Terzo valico dei Giovi sarà una tratta strategica della linea Reno-Alpi, rete ferroviaria europea ad alta velocità che collegherà il Mediterraneo al Mare del Nord.

Il progetto unico Terzo valico dei Giovi-nodo di Genova è realizzato dal Gruppo Webuild (ex Salini Impregilo) in qualità di capofila del Consorzio Cociv, per conto di Rete ferroviaria italiana (Gruppo Fs) e sotto l'egida del commissario straordinario di governo, Calogero Mauceri. Il progetto unico vale 6,8 miliardi di euro di investimenti, già interamente finanziati. L'opera permetterà non soltanto la riduzione dei tempi di spostamento ma anche una notevole riduzione dell'inquinamento. Rispetto al trasporto su gomma il treno consente infatti di abbattere del 29% i consumi energetici e del 55% le emissioni di CO₂. In particolare, il progetto del nodo di Genova, quando sarà completato, permetterà un aumento della capacità delle linee ferroviarie, con un potenziale incremento della frequenza dei treni, attraverso la separazione dei treni regionali e metropolitani da quelli a lunga percorrenza e merci, nonché il collegamento tra l'ultimo miglio del Terzo valico dei Giovi e il porto di Prà-Voltri.

Alla realizzazione di questa maxi opera contribuisce una filiera di oltre 2.300 imprese che dà lavoro a circa 5mila persone. Ingegneri, tecnici, operai esperti che oggi sono al lavoro nelle gallerie del Terzo valico. Giorno dopo giorno, sono gli stessi lavoratori a segnare sulle lavagne del campo base i risultati degli avanzamenti. Quattro metri e 50 centimetri al giorno nei fronti con esplosivo: tanto viene scavato in galleria quotidianamente (la montagna non si lascia conquistare facilmente) per un totale di 300-400

metri alla settimana tra tutti i fronti di scavo attivi. Il fronte maggiormente complesso degli scavi, oggi è lungo quella che viene chiamata la Zona Sestri Voltaggio, ovvero la linea di separazione che divide le Alpi dagli Appennini. In questa cicatrice invisibile, frutto di milioni di anni di lacerazioni della crosta terrestre, si concentrano i segni degli eventi geologici che hanno dato vita a quell'assetto orografico che oggi separa la costa ligure dalla Pianura Padana. Gli uomini al lavoro sono chiamati a confrontarsi con dolomie, sedimenti di antichi oceani scomparsi, relitti di magmi raffreddati, ma anche rocce amiantifere, gas e acqua imprigionati tra gli ammassi rocciosi.

Qui lo scavo avviene con il metodo tradizionale, troppo rischioso sarebbe portare qui sotto una Tbm, le grandi talpe meccaniche. E quindi fondamentale è l'esperienza e la capacità degli uomini, addestrati ad "ascoltare" la montagna, percepire e interpretare i segnali della roccia. In quello che è uno dei contesti geomeccanici maggiormente complessi al mondo, si continua a scavare per collegare tutte le gallerie dove passerà il treno veloce, capace di unire Genova a Milano in meno di un'ora.

PIÙ VICINI ALL'EUROPA
Il capoluogo ligure sarà collegato con il Nord Europa fino a Rotterdam attraverso una linea veloce e sostenibile

IL CANTIERE
Alla realizzazione della ferrovia contribuisce una filiera di oltre 2.300 imprese che dà lavoro a circa 5mila persone