

2. PROGETTO AV/AC MILANO – GENOVA

2.1 IL “TERZO VALICO DEI GIOVI” LINEA AV/AC MILANO - GENOVA

OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	<p>Il progetto ha lo scopo di garantire un miglioramento nel sistema dei trasporti sia a livello nazionale (fra Genova ed i mercati del Piemonte e della Lombardia) che a livello internazionale (collegandosi al progetto TEN-T Corridoio 24 Genova - Rotterdam), determinando vantaggi in termini di tempo, affidabilità e sicurezza.</p> <p>L'attivazione della linea AV/AC permetterà di aumentare notevolmente il numero e la velocità dei treni in circolazione; inoltre il tracciato, grazie alle minori pendenze, permetterà la formazione di treni più lunghi e con un peso maggiore, contribuendo così all'incremento della competitività del trasporto ferroviario rispetto alla strada e ampliando il bacino potenziale di riferimento del porto e delle imprese genovesi, grazie alla complessiva riduzione dei costi e dei tempi del trasporto. Con il Terzo Valico si potrà evitare anche il problema della doppia trazione, che inficia negativamente sui costi del trasporto, ed allo stesso tempo si alleggerirà la linea storica dell'attuale traffico a lunga percorrenza. La nuova linea è infatti resa necessaria dalle limitazioni tecniche dell'attuale sistema ferroviario, caratterizzato da:</p> <ul style="list-style-type: none">• vetustà dei tracciati in esercizio, condizionati, fra l'altro da pendenze, raggi di curvatura e gallerie fuori sagoma;• prossimità dei nodi con i tessuti urbani; ciò determina da una parte la difficoltà di ristrutturazione e di ampliamento degli elementi del sistema, dall'altra l'esigenza di rispondere ad una forte domanda di mobilità urbana impegnando i binari con convogli a breve percorrenza e con elevato numero di fermate. <p>Il complesso di linee e di rami di raccordo, che costituirà la nuova infrastruttura di valico, consentirà di realizzare a Genova, unitamente agli indispensabili interventi di potenziamento del nodo ferroviario previsti, una vera e propria rete che potrà essere dedicata al traffico metropolitano, est-ovest e nord-sud.</p> <p>L'opera favorirà l'integrazione fra porti e ferrovia tramite le interconnessioni della Bretella di Voltri consentirà la relazione diretta verso i porti di Voltri, Savona e Vado Ligure, e tramite il bivio Campasso verso il porto di Sampierdarena.</p> <p>Con la realizzazione del Terzo Valico, oltre ad una maggiore accessibilità della città, si doterà il porto di Genova di una via di accesso privilegiata per il trasferimento delle merci verso l'area padana, il nord d'Italia e, all'interno della rete TEN-T, rappresenterà la principale via di collegamento fra il Mar Mediterraneo ed il nord Europa.</p> <p>Per questo motivo risulta fondamentale l'aspetto di interfaccia con i trafori alpini (Loetschberg e Gottardo). Perché la nuova infrastruttura sia funzionale allo sviluppo del porto di Genova infatti dovrà essere conclusa entro 2020, data di apertura prevista del Gottardo, e se non sarà pronto il Terzo Valico si rischierà di “perdere” i mercati naturali del porto di Genova in quanto le merci potrebbero arrivare sempre più dai porti del nord Europa.</p>
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	<p>Il tracciato si sviluppa per 53,9 chilometri, 38,9 dei quali in galleria. La nuova infrastruttura si integra con la linea storica connettendosi a sud con il nodo di Genova (per assicurare il collegamento diretto con i bacini portuali e con la linea Savona-Ventimiglia); a nord, in direzione Torino/Novara/Sempione, sarà collegata alla linea Torino-Genova in prossimità di Novi Ligure e, in direzione Milano, alla linea Alessandria-Piacenza, in prossimità di Tortona.</p> <p>La linea da Genova, bivio Fegino, fino alla piana di Novi, si sviluppa senza interconnessioni con le linee esistenti ed interamente in galleria, ad eccezione di un unico breve tratto allo scoperto in corrispondenza di Libarna, dove è prevista la realizzazione di un Posto di Movimento dotato di binari per le manovre di soccorso, la sosta e la manutenzione dei treni. Dalla piana di Novi Ligure a Tortona il tracciato è caratterizzato dall'alternanza di rilevati, trincee e due gallerie artificiali di cui la prima nel comune di Pozzolo e la seconda nei pressi di Tortona. Le gallerie naturali sul tracciato sono 9, di</p>

	<p>lunghezza variabile da 0,6 a 27,0 km mentre quelle artificiali sono 5, con lunghezze che vanno da 0,05 a 4,6 km, e si susseguono intervallate da tratti all'aperto in rilevati e trincee. Poiché la linea si sviluppa prevalentemente in galleria, per garantire la sicurezza in linea con le vigenti disposizioni normative in materia, il progetto prevede la realizzazione di due gallerie a semplice binario affiancate con collegamenti trasversali ogni 250 metri che consentono a ciascun tunnel di essere luogo sicuro per l'altra.</p> <p>Sono previste quattro interconnessioni a Fegino, Voltri, Novi Ligure e Tortona. A Novi Ligure sarà poi realizzata un'interconnessione tecnica finalizzata alla sicurezza e alla manutenzione della galleria ed al collegamento di Novi S. Bovo.</p> <p>Inoltre sono previsti come opere di cantierizzazione sia nel progetto del Terzo Valico che del Nodo Autostradale i collegamenti dalla Strada a mare al casello dell'aeroporto e dal casello a Borzoli verso la nuova strada della discarica di Scarpino e la Val Chiaravagna. Questi interventi, insieme al progetto Pilota della Complanarizzazione dell'attuale autostrada a Prà, completano il quadro degli interventi complementari e di compensazione che una volta realizzate le nuove infrastrutture verranno riconvertiti al servizio di una miglior mobilità urbana.</p> <p>Si creerà in questo modo un by-pass SSM/casello Aeroporto/Val Chiaravagna senza dover passare attraverso il centro dell'abitato di Sestri Ponente.</p>	
	Tempi attuali	Genova – Milano: 91 min. Genova – Torino: 103 min.
	Tempi sulla nuova linea	Genova – Milano: 58 min. Genova – Torino: 71 min.
	Soggetti coinvolti	<p>I partner territoriali coinvolti sono: TAV S.p.A., Comune di Genova, Ferrovie dello Stato, Regione Liguria, Provincia di Genova, Autorità Portuale di Genova, Grandi Stazioni S.p.A..</p> <p>Altri soggetti coinvolti: Ministeri Infrastrutture e Trasporti, Economia, Regioni Piemonte e Lombardia, Province di Alessandria e Pavia, Comuni di Genova ed Alessandria, Italferr, ed il Consorzio COCIV, società di ingegneria ferroviaria partecipata per il 94,5% dal Gruppo Impregilo.</p>
	Comuni interessati	I principali comuni interessati sono Genova, Milano, Novi Ligure, Tortona, Alessandria. L'opera interessa direttamente tutti i comuni presenti sul tracciato ed indirettamente tutta l'Italia nord occidentale.
	Rilevanza geografica	Comunitaria.
DOCUMENTAZIONE TECNICA	<ul style="list-style-type: none"> • Protocollo d'Intesa tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, F.S., TAV sul riassetto del nodo genovese ed individuazione del terzo valico ferroviario (6 maggio 1996). • Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) "Delega al Governo per l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale. • Intesa Istituzionale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria per la realizzazione delle grandi infrastrutture (6 marzo 2002). • Legge n. 166 del 1 agosto 2002 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti". • Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002 (Decreto Attuativo L. 443/2001). • Intesa Generale Quadro Stato – Regione dell'11 aprile 2003 • Delibera CIPE n. 78 del 29 settembre 2003: approvazione della progettazione preliminare unitamente allo Studio di Impatto Ambientale. • Decisione (CE) n. 884 del 2004: individuazione di 30 progetti prioritari (fra cui il corridoio 24 Genova – Rotterdam) da realizzare entro il 2020 che sono dichiarati di "interesse europeo" e beneficiano, in via prioritaria, da aiuti finanziari provenienti dagli appositi Fondi Comunitari. • Accordo di Programma tra Governo, RFI e Regione Liguria sull'avvio del terzo valico 	

	<p>ferroviario tra Genova e Milano (6 maggio 2004) di impegno formale per i soggetti firmatari ad avviare le opere relative all'intero nodo ferroviario di Genova, al potenziamento del porto e al Terzo Valico dei Giovi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006 di approvazione del progetto definitivo "Terzo Valico dei Giovi" - Linea AV/AC Milano – Genova". • PUM 2007, Comune di Genova. • Contratto di Programma 2007-11 sottoscritto il 18 marzo 2008 tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI. Il Terzo Valico dei Giovi è inserito nella tabella B (opere prioritarie da avviare). • Programma infrastrutture strategiche, 6° DPEF, giugno 2008. • Delibera CIPE n. 109 del 18 dicembre 2008. • Regione Liguria; Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Porti, Lavori pubblici ed edilizia. Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2009 – 2011. • Nell'ambito della legge 2 del 28 gennaio 2009 è prevista la concessione di contributi per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di interesse nazionale, compreso il Terzo Valico. • Atto del 26 maggio 2009, firmato dai Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti dei paesi dell'asse corridoio 24; Genova
	<p>Le informazioni della scheda sono state approfondite e condivise nell'ambito del focus group tematico svolto presso Urban LAB in data 9 Luglio 2009, che ha visto la partecipazione di RFI, Comune di Genova e Grandi Stazioni S.p.A. nelle persone dell'Ing. Gianfranco Mercatali, ex direttore Compartimentale Infrastruttura di Genova e attuale responsabile investimenti Nord Tirreno per RFI; l'Assessore e Vicesindaco con deleghe alla mobilità e infrastrutture Paolo Pissarello; il Vicedirettore Generale Riordino Sviluppo Lavori Pubblici e Manutenzioni Paolo Tizzoni; il Dirigente Responsabile settore Urbanlab e responsabile del procedimento Anna Iole Corsi e Nicoletta Poleggi per il Comune di Genova. Inoltre partecipavano all'incontro l'Ing. Massimo Antonelli, Responsabile dell'Ufficio Ingegneria e Lavori, e Alessandra Kidd Shaw, del Supporto specialistico dell'Ufficio di Sviluppo Infrastrutture per Grandi Stazioni S.p.A.</p> <p>Inoltre il tema è stato trattato nell'ambito dell'incontro tecnico del 7 maggio presso CCIAA di Genova sull'arco mediterraneo ferroviario, in cui è avvenuto Confronto con i membri della Commissione incaricata della scelta del tracciato, e presso il convegno sul Corridoio 24 tenutosi a Genova, il 26 maggio 2009.</p>
<p>INTERVENTI CORRELATI</p>	<p>Per una maggiore efficienza operativa il sistema, potenziato con la nuova linea AV/AC da Genova, necessita, a fronte dell'aumento dei traffici, anche dell'adeguamento di altre linee correlate; in particolare sono da prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il potenziamento infrastrutturale linea Genova – Voltri/Brignole (Nodo ferroviario). • Il potenziamento del sistema ferroviario di Genova e riassetto urbanistico delle aree ferroviarie ai sensi del Protocollo d'intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova, Ferrovie dello Stato S.p.A. • I Progetti Grandi Stazioni per le stazioni di Genova Principe e Genova Brignole. • Il quadruplicamento della Tortona-Voghera. • Il quadruplicamento della tratta Brignole-Pieve Ligure sulla Genova-La Spezia (quadruplicamento di Levante). • L'adeguamento della tratta della Alessandria-Novi Ligure. • L'adeguamento di alcune tratte della Alessandria-Novara. • Il collegamento casello autostradale aeroporto - Borzoli - attacco strada Scarpino - Val Chiaravagna è progettato e approvato come cantierizzazione nel progetto definitivo del Terzo valico, e recepito anche da ASPI per il progetto Gronda di Ponente. • La strada di Scarpino per la discarica è approvata con definitivo e finanziata (il soggetto proponente è AMIU l'azienda genovese per i rifiuti urbani).
<p>INFRASTRUTTURE INTERESSATE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Con il nuovo collegamento, il sistema portuale del Mar Ligure si inserirà nel corridoio multimodale Tirrenico, in un'integrazione strutturale fra i porti di Vado Ligure, Savona,

	<p>Voltri, Genova e La Spezia, gli interporti di Rivalta Scrivia, Novara e Torino Orbassano, gli scali di smistamento ferroviario di Novi Ligure, Alessandria, Novara, Torino Orbassano, Domodossola II ed i valichi alpini con l'Europa (Frejus via Modane, Sempione via Domodossola, Gottardo via Luino).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hub di Alessandria. • Nodo Ferroviario di Genova. • Nodo Autostradale di Genova. • Waterfront, Isola Aeroporto. (L'isola dell'aeroporto potrebbe essere fattibile con l'utilizzo dello smarino proveniente dai cantieri del Terzo Valico e della gronda autostradale). • Trafori alpini del Lutschberg e del Gottardo hanno un'estrema rilevanza strategica per il porto di Genova, che rischia di perdere ulteriori quote di traffico a favore dei porti nord europei se non sarà pronto il Terzo Valico entro la data di apertura di entrambi i valichi (data prevista di completamento: 2020 per il Gottardo).
<p>STATO DI AVANZAMENTO</p>	<p>Progettazione:</p> <p>Il 29 settembre 2003 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale. In tale sede è stabilito il costo complessivo delle opere, pari a circa 5 miliardi di euro, da anticipare da parte di RFI per la realizzazione delle opere prioritarie.</p> <p>Il COCIV, ovvero il "General Contractor", ha provveduto alla progettazione definitiva dell'opera, che è stata consegnata alla Regione Liguria in data 19 settembre 2005. La Giunta regionale della Liguria ha approvato, con deliberazione regionale n. 1628 del 16 dicembre 2005, il progetto definitivo per il Terzo Valico ferroviario ad alta velocità tra Genova e Milano ed ha stabilito che la realizzazione dell'opera, già finanziata dal Governo, parta contestualmente al nuovo nodo ferroviario di Genova. La progettazione definitiva è stata infine approvata con delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006, pertanto l'opera è cantierabile.</p> <p>Cantiere:</p> <p>Nel corso degli anni sono stati effettuati scavi geologici preventivi all'opera e mai conclusi. I cantieri potrebbero avviarsi durante il 2010; per le opere il periodo di costruzione previsto è di 6 anni.</p>
<p>FINANZIAMENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'ente FS S.p.A. ha affidato a TAV S.p.A. la progettazione e la realizzazione della nuova linea; è stato poi ritenuto opportuno ricorrere alla figura del <i>General Contractor</i> (ossia un consorzio di imprese private) COCIV, per la progettazione esecutiva e l'elaborazione di tempi e costi. • Il dossier economico-finanziario approvato dal CIPE il 18 marzo 2005 prevedeva la copertura dei costi tramite Infrastrutture S.p.a (ISpa, poi incorporata nella Cassa Depositi e Prestiti) attraverso un prestito il cui canone di restituzione avrebbe dovuto decorrere dal 2012 (che in quella data era l'anno di entrata in esercizio prevista della linea) a valere parte sui ricavi di mercato (15%) e in parte con risorse proprie nazionali e comunitarie. Nel periodo antecedente era previsto l'intervento a carico dello Stato per la copertura degli interessi intercalari. • Il CIPE nella seduta del 3 agosto 2005 ha approvato l'elevazione del progetto preliminare di 148 milioni di euro per l'aggiornamento monetario del costo dell'opera, portandola all'ammontare complessivo di 4.867 milioni di Euro. • La Delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006 ha approvato il progetto definitivo del Terzo Valico e portato il costo complessivo a 4.979 milioni. • Opera inserita nel DPEF 2009-2013. • Il valore totale dell'opera, da decreto infrastrutture DPEF, è stato stimato con delibera CIPE n. 69 del 4 luglio 2008 (Allegato opere infrastrutturali al documento di programmazione economica-finanziaria 2009-13) in 5,06 miliardi. • Il CIPE in data 18 dicembre 2008, con la delibera n.109, ha sbloccato, all'interno dei Fondi FAS di competenza del ministero dello Sviluppo economico, la quota relativa al Fondo Infrastrutture, destinando circa 1 miliardo di euro al Terzo Valico a valere sulle risorse aggiuntive per le opere infrastrutturali strategiche stabilite dai DLL n. 112 del 2008 e n. 280 del 2008.

- Il CIPE, con delibera del 6 marzo 2009 stabilisce la quota di finanziamento destinata alla prima fase della costruzione del Terzo Valico dei Giovi in 1 miliardo di €.

Analisi SWOT: Terzo Valico dei Giovi

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> - Il miglioramento dell'offerta di collegamenti in termini di rapidità, frequenza, qualità e sicurezza potrà ampliare il bacino di mercato di riferimento del lavoro di alto livello di Genova anche oltre gli Appennini; - Grazie al recupero di capacità residua sulla linea dei Giovi storica e sulla Succursale, per quest'ultima per una quota complessiva pari al 40%, si potrà ottimizzare anche il servizio regionale; - Riduzione del costo generalizzato di trasporto merci nelle connessioni fra il porto di Genova e il Nord (mediante la riduzione dei tempi di viaggio - in connessione all'aumento della velocità media, alla riduzione dei percorsi ed alla moltiplicazione delle frequenze - e dei costi operativi - data la maggiore efficienza dei mezzi utilizzati) e contributo allo sviluppo di una mobilità più sostenibile; - L'incremento dell'accessibilità migliorerà l'attrattiva turistica del territorio genovese soprattutto per eventi di alto livello (mostre, convegni, eventi sportivi) e con flussi rilevanti provenienti da un vasto bacino di riferimento. 	<ul style="list-style-type: none"> - Possibile adozione di uno schema di esercizio che non preveda fermate intermedie in nuove stazioni in grado di ampliare effettivamente il bacino di riferimento del mercato del lavoro di Genova; - L'incremento dei traffici merci previsto per giustificare l'opera dipende strettamente da interventi in ambito portuale che permettano il recupero della competitività del porto di Genova sui mercati anche a Nord delle Alpi; - L'area metropolitana di Genova si inserisce con circa un decennio di ritardo in un piano strategico di sviluppo di una rete infrastrutturale ferroviaria molto moderna, già avanzata (asse Torino – Milano- Bologna- Roma-Napoli – Salerno), con il rischio di avere minori potenzialità di sviluppo.
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> - Efficiente connessione del nodo genovese con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e, tramite esse, con l'Europa Settentrionale, in un'ottica di sviluppo del ruolo di leadership del relativo porto nei bacini mediterraneo, europeo e mondiale; - Trasferimento di una parte del traffico commerciale interessante la direttrice in oggetto dalla gomma alla rotaia; - Definizione di un sistema di trasporto complessivo efficientemente integrato, conseguito mediante l'interconnessione della nuova linea con la rete esistente ed il suo allaccio al nodo di Genova, la realizzazione di interventi di potenziamento tecnologico (quadruplicamento della linea Tortona – Voghera e della tratta Brignole – Pieve Ligure, adeguamento della tratta Novara - Alessandria – Novi Ligure); - Sviluppo di una maggior integrazione fra attività portuali e retroportuali. 	<ul style="list-style-type: none"> - La valorizzazione socio – economica degli impatti sarà rilevante se e solo se accompagnata da politiche di riordino urbanistico; - Senza la previsione di una stazione specificamente concepita per il traffico AC/AV si rischia di perdere parzialmente impatti positivi in termini di tempi di percorrenza e riqualificazione urbana¹; - L'opera dovrà necessariamente essere terminata prima dell'apertura del valico del Gottardo (2018), altrimenti si rischierà che parte delle esportazioni/importazioni dal nord Italia avvengano via porti nordeuropei, collegati con alta velocità ferroviaria; - Rischio di by-passare Genova da parte dei servizi internazionali passeggeri Milano – Nizza e Zurigo – Nizza.

¹ Questo aspetto è stato oggetto di un primo approfondimento tecnico da parte di Oliviero Baccelli e sintetizzato in un report a parte.

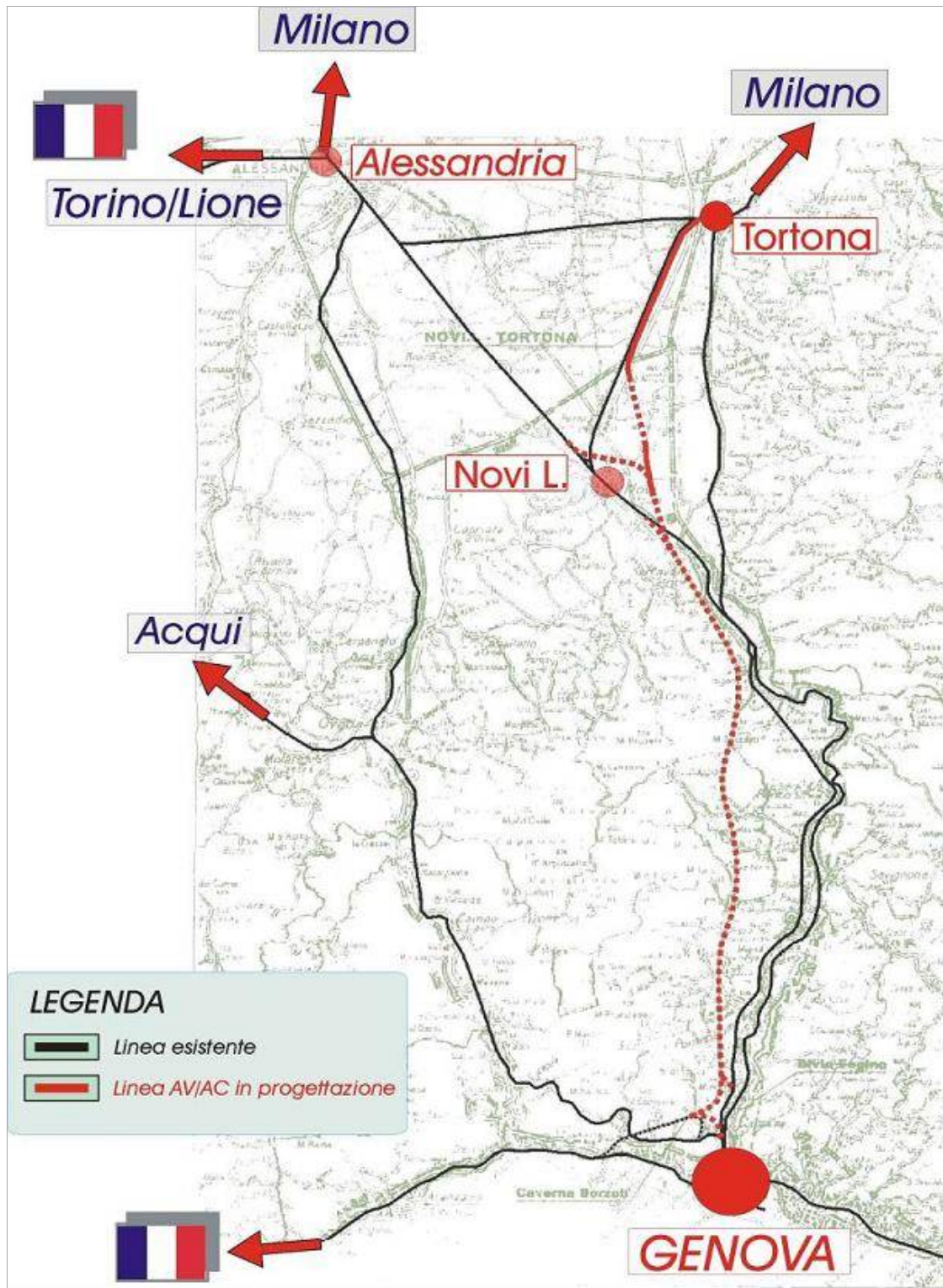


Figura: Progetto definitivo tracciato "Terzo Valico"