



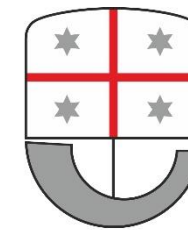
The European House

Ambrosetti

Liguria 2022

Genova, Palazzo Ducale

Martedì, 14 luglio 2020



REGIONE LIGURIA

PRESENTAZIONE DI CALOGERO MAUCERI



Fondazione
Compagnia
di San Paolo



ExxonMobil Brands



Camera di Commercio
Genova

Camera di Commercio
Riviere di Liguria
Imperia La Spezia Savona



Gruppo Messina



#LIGURIA2022



COMMISSARIO TERZO VALICO
NODO DI GENOVA E CAMPASSO
Accompagnare la realizzazione per garantire l'interesse pubblico



*Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti*

IL PROGETTO UNICO: TERZO VALICO, NODO DI GENOVA E CAMPASSO

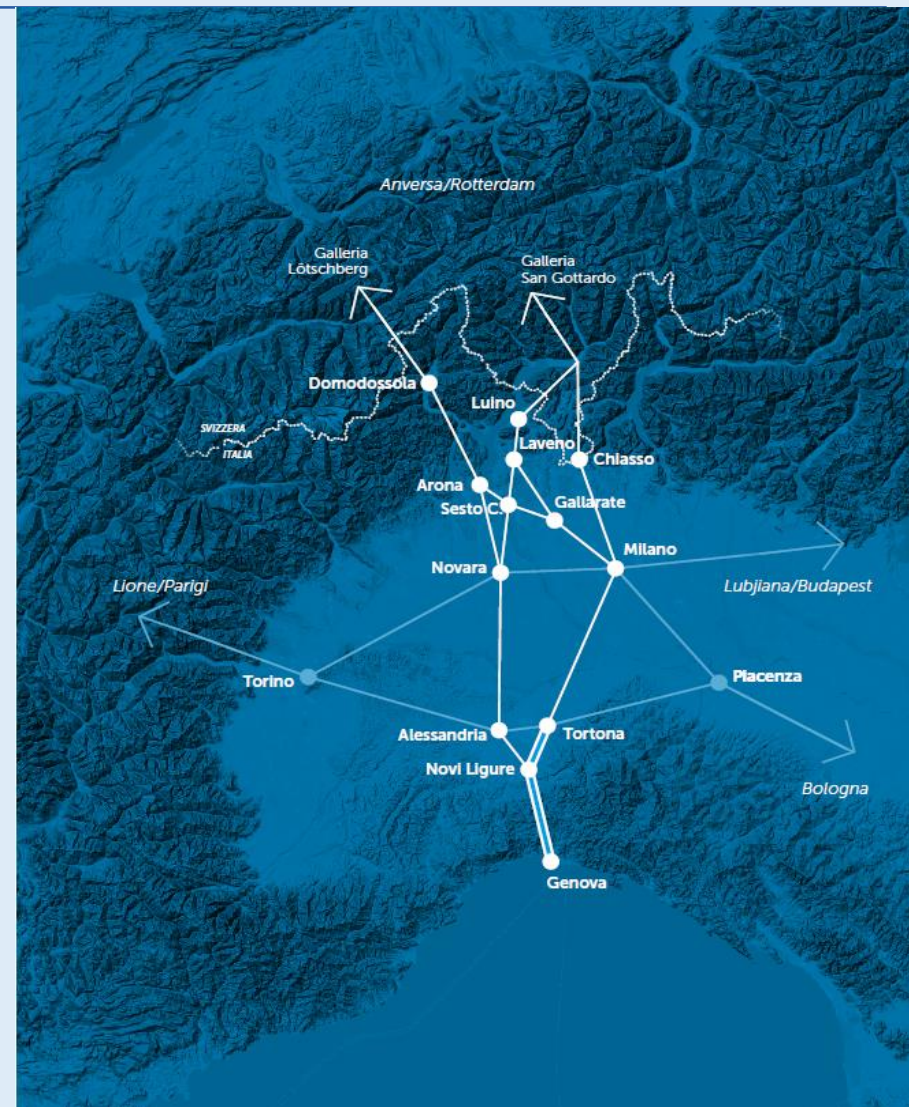
Genova, 14 luglio 2020

Contesto attuale

Il trasferimento di un'importante quota di traffico dalla strada alla ferrovia, in linea con gli obiettivi europei, porterà un vantaggio competitivo per i porti liguri rispetto a quelli del Nord Europa e con una scelta sostenibile per diminuire gli incidenti, tutelare la salute e l'ambiente, ridurre i costi del trasporto merci sulle lunghe distanze.

Il trasporto merci in Italia oggi è lontano dall'obiettivo della Commissione europea di raggiungere il **30 per cento** tramite ferrovia o trasporto intermodale **entro il 2030** e il 50 per cento entro il 2050.

Nello sviluppo dell'intermodalità (cioè trasporto effettuato combinando mezzi diversi, su ferro, su acqua, su strada) il ruolo dei porti è decisivo. I porti del Mediterraneo non sono ancora competitivi anche a causa degli insufficienti collegamenti logistici.





Il Corridoio Reno - Alpi

Il Terzo Valico dei Giovi è il tassello terminale a sud del corridoio Reno-Alpi, uno dei nove corridoi della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T core network) individuata dalla Commissione europea e che gli stati membri hanno l'impegno di completare entro il 2030 con infrastrutture capaci, sicure, veloci e collegate tra loro.

Il corridoio Reno-Alpi prevede il potenziamento dell'asse ferroviario Genova-Basilea-Rotterdam/Anversa per collegare in modo efficiente i sistemi portuali con la cosiddetta Blue banana, l'area europea con maggior densità di abitanti ed economicamente più forte, che attraversa sei Stati: Olanda, Belgio, Germania, Francia, Svizzera, Italia.

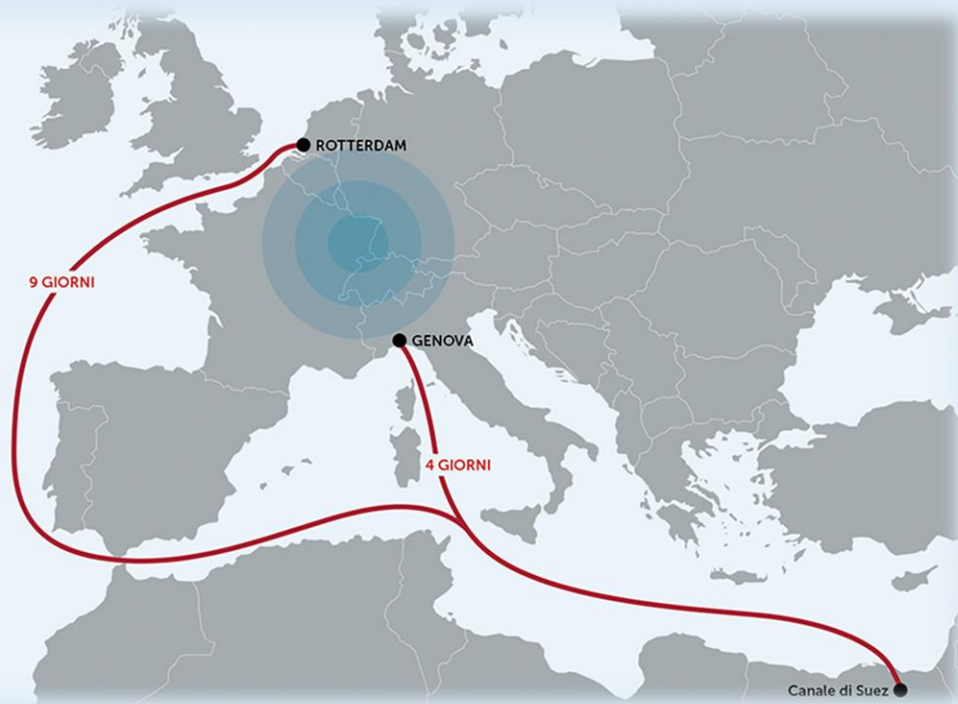
Circa **quattromila chilometri** di ferrovia costituiscono lo scheletro portante del corridoio, alla cui estremità meridionale si trova il Terzo Valico.





Genova, il più importante porto italiano per i container, si trova lungo la principale rotta commerciale dall'Estremo Oriente all'Europa, consentendo di **risparmiare circa 5 giorni** di navigazione rispetto ai porti del Mare del Nord come Rotterdam e Anversa.

Le Alpi tuttavia hanno sempre rappresentato un ostacolo nel far arrivare rapidamente via terra i container dai porti liguri nelle regioni più industrializzate del centro Europa, ma oggi i nuovi trafori ferroviari alpini realizzati dalla Svizzera – il San Gottardo aperto a fine 2016 e il Ceneri che aprirà nel 2020 – hanno creato un collegamento via ferro ad alte prestazioni in grado di rendere competitiva a livello europeo la portualità e logistica italiana.



Il **Terzo Valico** è un elemento chiave di questo disegno: senza di esso la portualità italiana sarebbe danneggiata anziché avvantaggiata dai nuovi trafori alpini, perché le merci potrebbero raggiungere più facilmente la Pianura padana dai porti del Nord Europa piuttosto che da Genova, la quale risulterebbe penalizzata dall'**inadeguatezza dei collegamenti attuali** attraverso i Giovi.



L'adeguamento della rete lungo il corridoio

Il Terzo Valico sarà una linea ad alta velocità e alta capacità a **STANDARD EUROPEO**, ossia con sagoma P/C 80 e modulo 750 metri. La velocità dei convogli merci sarà di 100-120 km/ora e quella dei treni passeggeri di 200-250 km/ora. Inoltre gli avanzati sistemi di distanziamento e controllo della circolazione (come l'Ertms/Etcs) consentiranno un'alta frequenza di treni.

Grazie agli investimenti in corso da parte di RFI, Rete Ferroviaria Italiana, quando il Terzo Valico sarà attivato anche tutti gli altri tratti ferroviari del corridoio Reno-Alpi in territorio italiano saranno adeguati dal punto di vista strutturale e tecnologico per garantire prestazioni analoghe. Inoltre di strategica importanza è garantire i collegamenti diretti con il Porto di Genova.



Sagoma

Definita da una sigla, indica la larghezza e altezza della sezione libera da ostacoli lungo una linea ferroviaria. Per consentire il trasporto di semirimorchi la sagoma deve essere P/C 80, mentre il minimo per *High Cube* è P/C 45. Sulle due linee "storiche" fra Genova e Tortona è P/C 22.



Modulo

Indica la lunghezza massima del treno completo e dipende dalla rete ferroviaria su cui viaggia. Lo standard europeo è 750 metri, mentre oggi sulla linea Genova-Milano è 575.



Ertms/Etcs

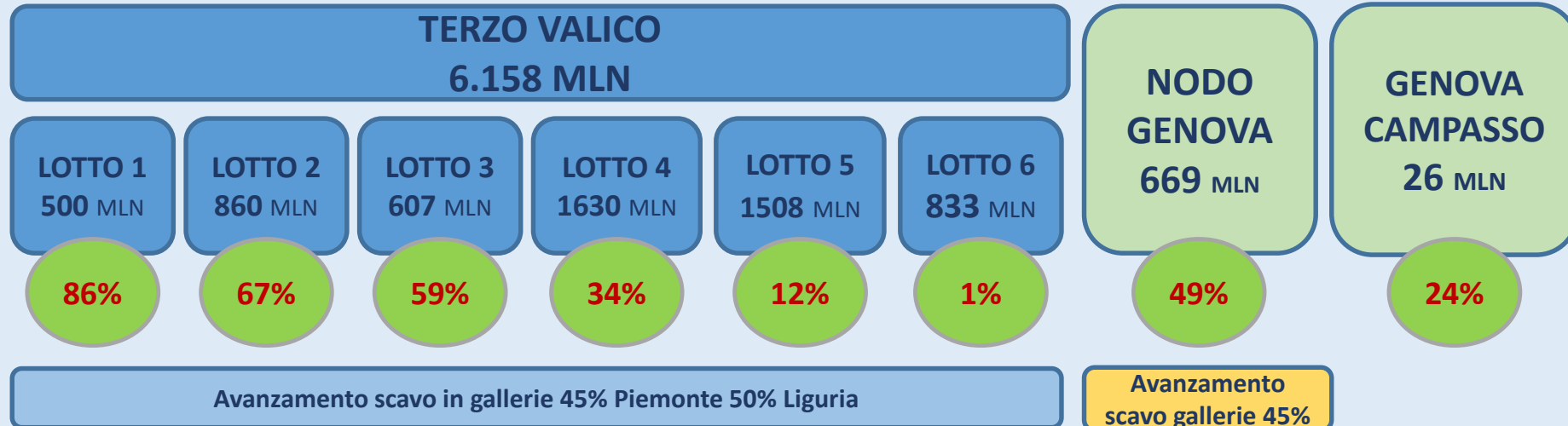
L'European Rail Traffic Management System/ European Train Control System è un sistema di gestione, controllo, protezione del traffico ferroviario e segnalamento a bordo finalizzato a sostituire i diversi sistemi utilizzati dalle ferrovie europee, così da garantire l'interoperabilità dei treni. Tutto il corridoio Reno-Alpi sarà adeguato a questo standard.



Al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico e il Porto Storico, con la nuova Legge 55/19 "Sblocca Cantieri", pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 giugno 2019, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova- Campasso" sono stati unificati in un Unico Progetto. Il Costo dell'intero Progetto è di 6.853 milioni di euro interamente finanziato. Attivazione pianificata per fasi da dicembre 2023.

PROGETTO UNICO

6.853 MILIONI DI EURO AVANZAMENTO COMPLESSIVO AL 30/06/2020 DI **2.698 MLN** PARI AL **40%**



Nel solo mese di giugno sono stati scavati complessivamente in Piemonte 1016 mt e in Liguria 890 mt, per produzione mensile complessiva di **1906 mt** di scavo, valori in linea con quelli registrati nel bimestre gennaio-febbraio.



Il Terzo Valico

Il Terzo Valico dei Giovi si sviluppa in direzione sud-nord fra Genova e Tortona, attraversa il territorio di alcuni comuni delle province di Genova e di Alessandria e ha una lunghezza complessiva di 53 chilometri, di **cui 37 in galleria**. I 16 km all'aperto si trovano principalmente all'estremità nord della linea, dalla piana di Novi Ligure a Tortona, dove seguono lo stesso tracciato della linea attuale. In linea con le specifiche tecniche relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, la pendenza massima del Terzo Valico è del **12,5 per mille**, così come quella dei trafori alpini del San Gottardo e del Ceneri. Attualmente le due linee ferroviarie presenti sul percorso Genova – Tortona, linea dei Giovi e succursale dei Giovi, non permettono la circolazione dei treni merci a standard europeo avendo una sagoma limitata (P/C 22), pendenze molto elevate (rispettivamente 35‰ e 17‰) e raggi di curvatura molto stretti.



PENDENZE MASSIME A CONFRONTO

STI 2011, Specifiche Tecniche Interoperabilità UE (*)

12,5‰

Linea dei Giovi

35‰

Linea Succursale dei Giovi

17‰

Traforo Lötschberg

11‰

Traforo San Gottardo

12,5‰

Traforo Ceneri

12,5‰

Terzo Valico

12,5‰

●●● TRATTI IN GALLERIA
 — TRATTI ALL'APERTO



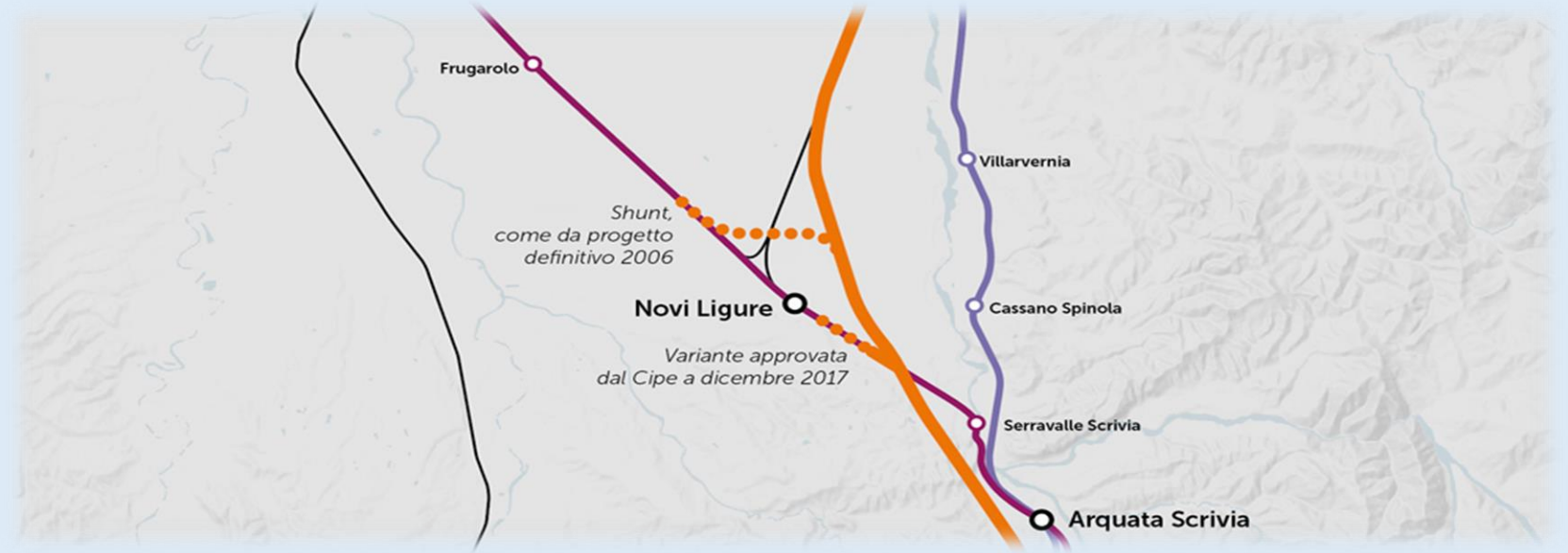
Il Terzo Valico



Il Terzo Valico nasce per soddisfare le esigenze del trasporto merci da e per i porti liguri, ma anche per migliorare i servizi per i viaggiatori. Le relazioni di Genova con Milano e Torino sono fondamentali e il Terzo Valico consentirà di ridurre i tempi di viaggio. Grazie anche agli interventi programmati di velocizzazione della linea Milano– Tortona, Milano sarà raggiungibile in un'ora circa, contro gli attuali 85 minuti dei treni più veloci, e Genova sarà quindi connessa più rapidamente anche con il sistema AV Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno.

Il Terzo Valico: la variante allo Shunt di Novi Ligure

Il 26/06/2020 è stata contrattualizzata tra RFI e COCIV la **Variante alternativa allo Shunt**, variante progettuale già approvata dal Cipe a dicembre 2017 che elimina di fatto un tratto della nuova linea che passava a ovest di Novi Ligure, il cosiddetto Shunt di Novi.



La soluzione in variante, partita nel 2017, sulla base delle richieste pervenute dal territorio, riduce di 7 chilometri il tratto della nuova linea, creando un collegamento diretto fra Terzo Valico e lo scalo merci di San Bovo. La Variante sarà meno costosa dello Shunt e comporterà una minore occupazione di suolo, una riduzione dei volumi di scavo e una riduzione degli impatti ambientali ed idrogeologici.



Benefici sul territorio – Opere compensative

Il tracciato del Terzo Valico interessa il territorio di due Regioni, la Liguria e il Piemonte e di 14 Comuni, 3 in Provincia di Genova e 11 in Provincia di Alessandria. Durante i lavori questi comuni possono essere impattati dalla presenza di cantieri, campi base, siti di deposito dei materiali da scavo, traffico dei mezzi di cantiere. Per questo l'attività di **mediazione** è uno dei compiti più importanti del Commissario di Governo, che si avvale di diversi strumenti di confronto come i Tavoli dei sindaci piemontesi e dei sindaci liguri.



Tuttavia il Terzo Valico rappresenta un'occasione di sviluppo per il territorio interessato dalla nuova infrastruttura. Sono previsti importanti interventi di adeguamento e miglioramento delle viabilità ordinarie oltre che interventi su acquedotti/impianti fognari e altre opere (parcheggi, interventi di permeabilità, etc). Oltre **335 milioni di euro** sono le risorse destinate al Territorio di cui **161 milioni di euro** nel territorio piemontese e **174 milioni di euro** nel territorio ligure



OPERE COMPENSATIVE LIGURIA

174 MILIONI DI EURO

OPERE DI VIABILITA' 100 MLN

Al fine di mitigare l'impatto dei lavori sul territorio e sulla viabilità dei comuni interessati, il progetto prevede l'adeguamento e la realizzazione di nuove viabilità e la realizzazione di significativi interventi sulle viabilità esistenti per renderle adeguate e idonee a sopportare il traffico indotto dai lavori.

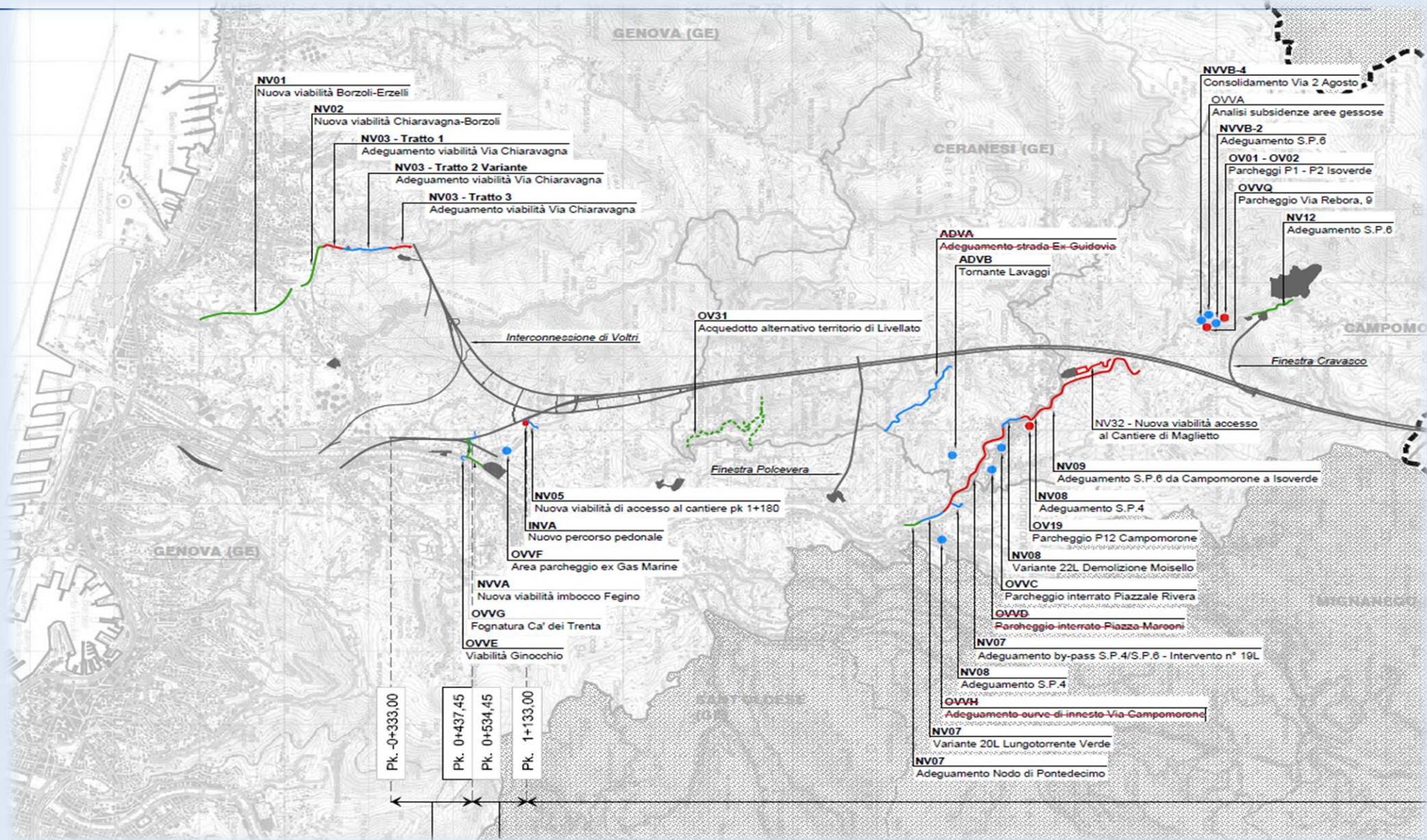
Tali viabilità sono inizialmente finalizzate alle attività di cantiere, ma al termine dei lavori consentiranno un significativo miglioramento del sistema viario esistente.

VARIANTI ENTI LIGURI 34 MLN

Con il trascorrere del tempo alcune opere previste nel Progetto Definitivo sono state ritenute non più necessarie e/o superate dagli Enti territoriali. Per tale motivo il 27 luglio 2012 è stata sottoscritta Commissario Straordinario pro tempore, Regione Liguria, Enti Locali interessati, RFI e Consorzio COCIV la Convenzione Quadro "Variante Complessiva degli Enti Liguri", che ha formalizzato l'accordo tra le parti finalizzato ad introdurre opere di mitigazione in variante rispetto a quelle previste, fermo restando che tali variazioni non devono comportare maggiori oneri o tempi di realizzazione della Tratta.

ALTRI INTERVENTI 40 MLN

Sono previsti ulteriori interventi previsti da Progetto definitivo e derivanti da Accordi e Prescrizioni quali la realizzazione di parcheggi, realizzazione nuovi acquedotti e adeguamento degli impianti fognari





LIGURIA

Nuova Viabilità Erzelli-Borzoli-Chiaravagna - WBS NV01 – NV02 consegnata al Comune di Genova in data 28/06/2018 avanzamento pari al 100%

Adeguamento Via Chiaravagna – WBS NV03 Avanzamento pari a 20%.

Adeguamento Nodo di Pontedecimo – WBS NV07 Avanzamento totale pari al 62%.

Adeguamento SP4 Pontedecimo – Ceranesi WBS NV08 Avanzamento pari a circa il 27%

Adeguamento SP6 Campomorone – Isoverde - WBS NV09 Avanzamento pari a circa il 60%.

Adeguamento SP6 Isoverde – Cava Castellaro - WBS NV12 La consegna definitiva alla Città metropolitana di Genova è intervenuta in data 01/03/2019.

Acquedotto alternativo in località Livellato - WBS OV31 I lavori sono conclusi.



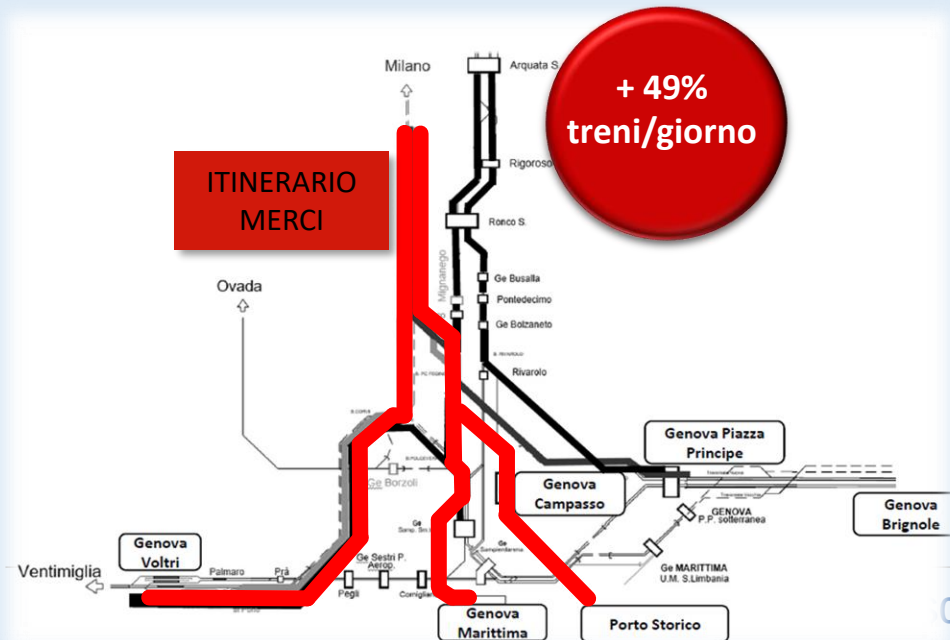
NODO DI GENOVA- Riavvio lavori

L'appalto delle opere civili ha subito dei notevoli rallentamenti per la crisi economica attraversata dalle imprese esecutrici dell'opera. Con l'emanazione della legge 55/19 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 giugno si sono avviate le attività negoziali con il Consorzio COCIV (general Contractor del Terzo Valico) per il celere riavvio degli interventi. **In data 26/06/2020 è stato sottoscritto il Contratto che affida al Consorzio il riavvio dei cantieri** per il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera del nodo ferroviario di Genova, per un importo dei lavori di 120 milioni di euro e 30 mesi di durata; tale risultato consentirà in tempi brevi la ripresa progressiva dei lavori delle gallerie, parzialmente realizzati dai precedenti appaltatori.



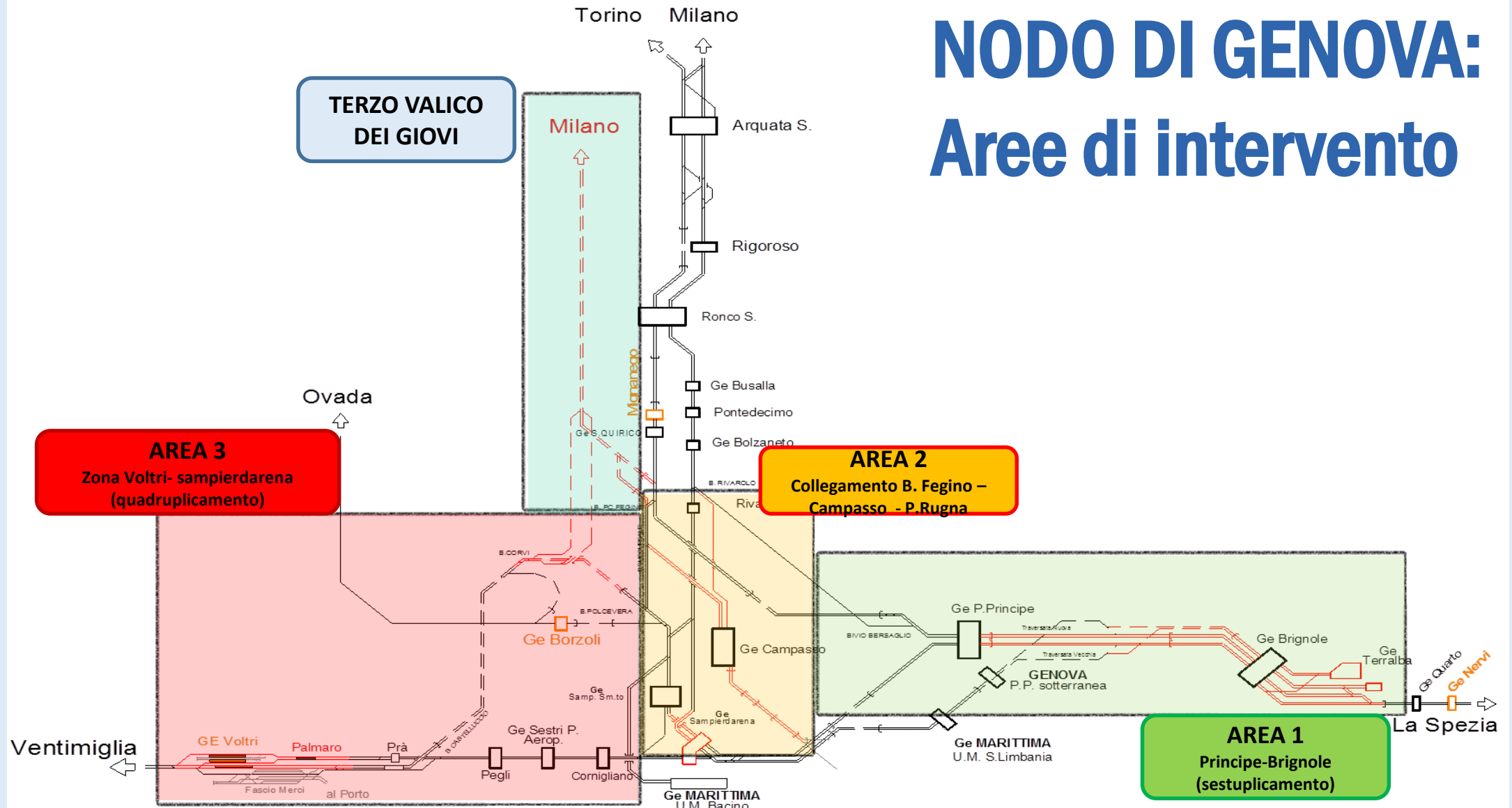
NODO DI GENOVA- benefici attesi

Per potenziare i collegamenti ferroviari liguri con il Terzo Valico sono in programma i lavori di Potenziamento dello scalo ferroviario di Genova Prà-Voltri Mare e il relativo collegamento con il Terminal PSA e la realizzazione del collegamento della tratta ferroviaria Bivio Fegino – Campasso – Porto Storico (SERVIZIO MERCI) e Quadruplicamento linea della tratta Genova Voltri- Genova Samperdarena e sestuplicamento del collegamento tra Genova Brignole e Genova Principe, nonché PRG definitivo di Voltri (SERVIZIO VIAGGIATORI).





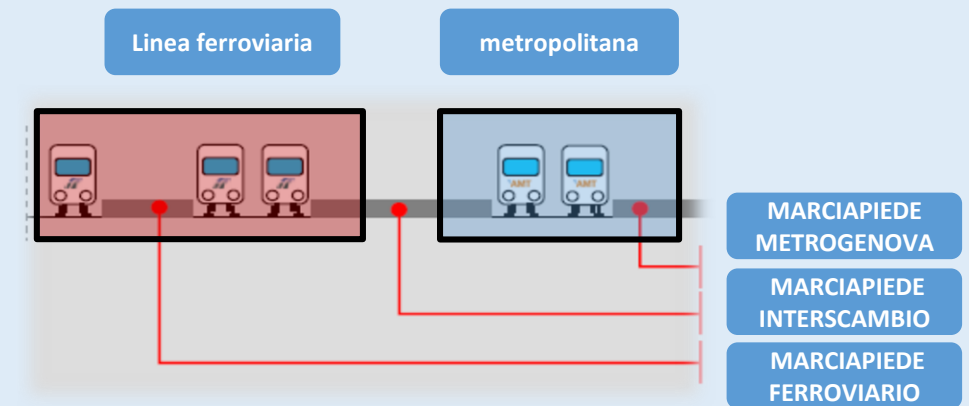
NODO DI GENOVA: Aree di intervento



Area 1 e Area 3: Potenziamento Voltri - Brignole

Il Potenziamento del Nodo ferroviario di Genova si prefigge, essenzialmente, la separazione dei flussi di traffico fra treni regionali e lunga percorrenza/merci, attraverso il quadruplicamento Genova Voltri-Sampierdarena ed il sestuplicamento Principe-Brignole. Consentirà inoltre la connessione diretta al Terzo Valico per i treni merci originari o destinati al Porto di Genova lato Voltri, l'eliminazione dei "colli di bottiglia" del Nodo e l'incremento dell'offerta e della frequenza dei treni regionali e metropolitani.

Inoltre nella Stazione di Brignole saranno realizzati due nuovi marciapiedi a servizio dei binari della nuova linea in uscita dalle gallerie San Tomaso e C. Colombo, di cui uno con funzione di interscambio con la linea metropolitana.





Area 2: Potenziamento Genova Campasso

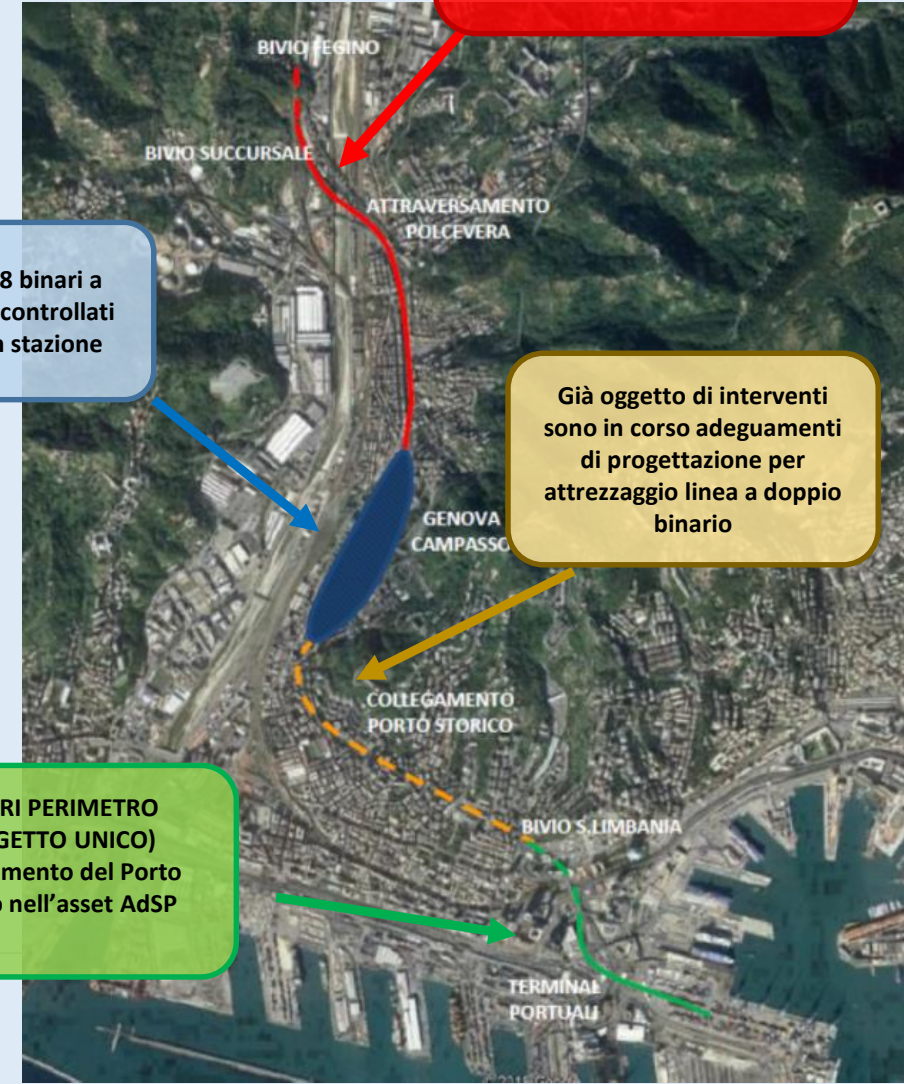
L'impianto di Genova Campasso rivestirà la funzione di effettivo scalo merci dell'area del porto storico genovese, configurandosi come vero e proprio retroporto per i traffici da e per il porto offrendo capacità adeguata ad approntare treni completi da inoltrare direttamente alle destinazioni finali. Il progetto è costituito dagli interventi inerenti il collegamento della tratta ferroviaria Bivio Fegino – Campasso – Porto Storico con il Terzo Valico e la Linea Succursale dei Giovi, prevedendo il potenziamento dello scalo ferroviario, con realizzazione di 8 binari con lunghezza 750 m per l'arrivo/partenza dei treni, inserito nel contesto di Sistema di Comando Controllo (SCC) della circolazione ferroviaria del Nodo di Genova.

- Nuovo attraversamento sul torrente Polcevera
- Attrezzaggio tecnologico
- Adeguamento sagoma galleria Facchini I

Realizzazione di 8 binari a modulo 750 mt e controllati dal nuovo ACC in stazione

Già oggetto di interventi sono in corso adeguamenti di progettazione per attrezzaggio linea a doppio binario

(FUORI PERIMETRO PROGETTO UNICO)
 Collegamento del Porto Storico nell'asset AdSP



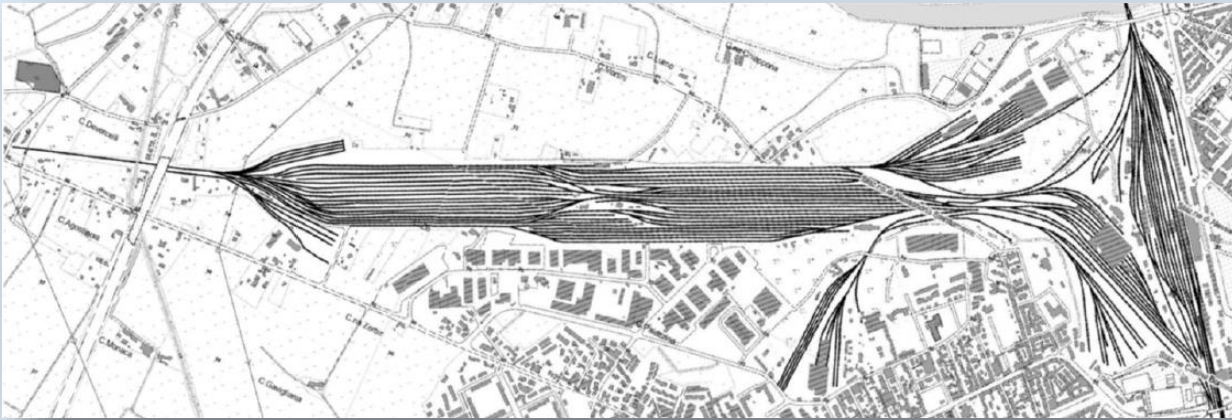


L'emergenza Genova e lo scalo merci di Alessandria

Con Legge n. 145 del 30 dicembre 2018 sono state affidate al Commissario straordinario per la ricostruzione varie attività fra cui è ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, per il valore di **2 milioni di euro**. Lo stesso Commissario ha individuato UIRNet come l'organismo al quale affidare le attività progettuali.

Il progetto del nuovo centro merci ferroviario di Alessandria Smistamento risponderà alle previsioni delle Leggi e dei Decreti emessi, al fine di favorire/supportare il decongestionamento dell'area urbana tramite lo spostamento, al sistema ferroviario, di una rilevante quota di traffico stradale generato dalle attività portuali.

A seguito del decreto commissariale sono stati definiti:



Lo scalo di smistamento attuale occupa un'area di circa 1.000.000 di mq, a Ovest della stazione ferroviaria di Alessandria. È uno scalo «a gravità», formato da un fascio direzioni di 42 binari lunghi circa 1.000 metri, in serie a un fascio arrivi/partenze di 40 binari di uguale lunghezza. Attualmente lo scalo è sottoutilizzato.

- Una Convenzione tra MIT (STM), AdSP di Genova e UIRNet per la disciplina delle attività connesse alla progettazione, affidamento, esecuzione lavori, inerenti gli interventi di cui al decreto Genova, fra cui la progettazione del nuovo «centro merci» di Alessandria;
- Il Documento programmatico in cui UIRNET prevede di svolgere la progettazione del nuovo centro merci;
- Un accordo fra UIRNET e RFI finalizzato alle modalità di collaborazione tra le parti nello sviluppo della progettazione.

La tutela dell'Ambiente e della salute

Durante i lavori per il Terzo Valico, e anche per un periodo successivo, lo stato dell'ambiente viene controllato dagli enti pubblici: il Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio e del mare, le Regioni Piemonte e Liguria, la Provincia di Alessandria e la Città metropolitana di Genova, le agenzie regionali per l'ambiente Arpa Piemonte e Arpal. Un ruolo fondamentale è svolto dall'**Osservatorio Ambientale per il Terzo Valico**, in cui sono rappresentati tutti gli enti di cui sopra, oltre al ministero delle Infrastrutture e all'Istituto Superiore di Sanità.

I monitoraggi previsti sono condotti dal *General Contractor* e i risultati sono messi a disposizione delle Arpa regionali, che effettuano le opportune verifiche oltre che ulteriori controlli

I GRUPPI DI LAVORO DELL'OSSERVATORIO AMBIENTALE PER IL TERZO VALICO



AMIANTO



IDROGEOLOGIA



SITO WEB E MODALITÀ
COMUNICATIVE



RUMORE, VIBRAZIONI
E QUALITÀ DELL'ARIA



PIANO DI UTILIZZO
TERRE DA SCAVO (PDU)



VIABILITÀ

Gestione Rischio amianto e trasparenza

Nei terreni appenninici attraversati dal Terzo Valico è possibile incontrare amianto naturale. Il Protocollo Gestione Amianto, prodotto dall'Osservatorio Ambientale del Terzo Valico, stabilisce come fare i campioni per accertare la presenza di amianto nelle rocce, le cautele da adottare nel caso se ne trovi, la modalità di misurazione di eventuali fibre disperse nell'aria e i punti di monitoraggio dell'aria.

Un sistema informativo trasmette in automatico i dati dei controlli in ogni cantiere e sito di deposito monitorato per permettere ai cittadini di visionarli in qualunque momento: sui siti terzovalico.mit.gov.it e www.osservatoriambientali.it (nella sezione dedicata al Terzo Valico), ma soprattutto sui monitor collocati in ognuno dei 14 comuni interessati dal Terzo Valico, all'interno o in prossimità di luoghi pubblici.

