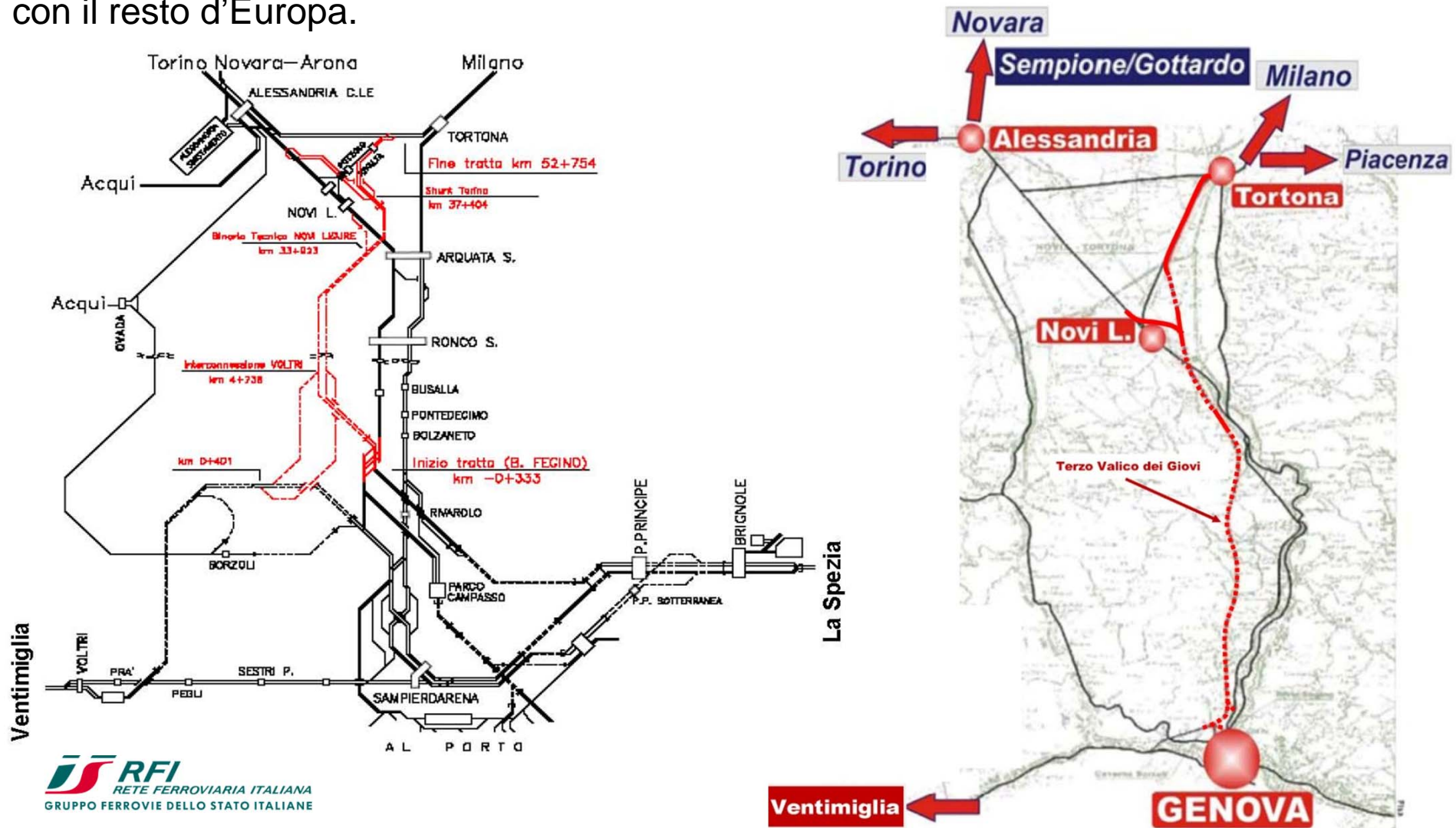


TERZO VALICO DEI GIOVI

Carrosio, 8 febbraio 2014

Importanza dell'Opera

Il Terzo Valico dei Giovi e' una nuova linea ferroviaria che consente di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa.



Corridoio Genova – Rotterdam

L'opera si inserisce nel Corridoio Genova – Rotterdam, che è uno dei corridoi della rete strategica transeuropea di trasporto (*TEN-T core network*) che collega le regioni europee più densamente popolate ed a maggior vocazione industriale.

In coerenza con la strategia di privilegiare modalità di trasporto ecosostenibili, ribadita recentemente dall'Unione Europea con l'Iniziativa Faro (COM (2011) 21), l'opera consentirà di trasferire quote consistenti di traffico merci dalla strada alla rotaia con vantaggi per l'ambiente, la sicurezza e l'economia.

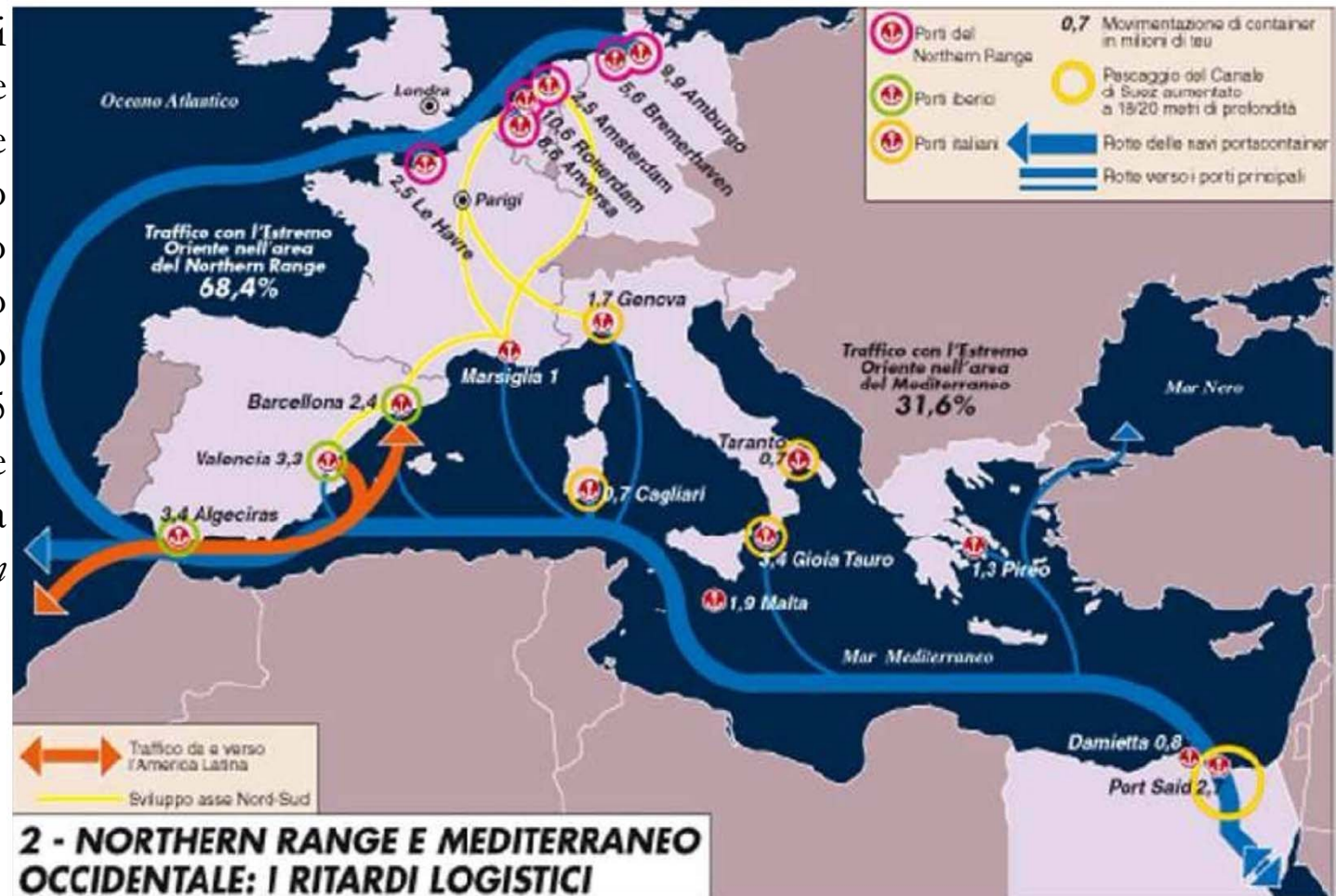


Le rotte navali oggi

I traffici provenienti da Oriente e diretti nella *Middle Europe* sono in massima parte intercettati dai Porti del Nord Europa: Anversa, Amburgo e Rotterdam.

Il traffico dei porti italiani ad oggi è orientato al territorio nazionale.

Un carico di merci proveniente via mare dall'Estremo Oriente e diretto verso il Centro Europa, sbarcando presso uno scalo dell'arco ligure - tirrenico risparmierebbe almeno 5 giorni di navigazione rispetto all'alternativa costituita dal *Northern Range* (*).



Benefici Ambientali

La consistente riduzione del numero di mezzi pesanti che transiteranno attraverso l'Appennino nell'orizzonte temporale del 2030, avrà come conseguenza una notevole riduzione delle emissioni di gas a effetto serra valutabile in milioni di tonnellate considerando che il trasporto su ferrovia è di almeno 4 - 5 volte meno inquinante del trasporto stradale.

La Comunità Europea ha avviato uno studio per la internazionalizzazione dei costi ambientali dei trasporti nei diversi modi. Lo studio ha consentito di valutare la variazione dei costi esterni (ambientali e sociali) associati al trasporto passeggeri e merci in relazione alla deviazione del traffico stradale su ferro. Per quanto riguarda le merci, lo studio ha valutato in 8,8 centesimi di euro il costo associabile al trasporto di una tonnellata/km su strada mentre nel caso della ferrovia il corrispondente valore è di 1,9 centesimi di Euro.



I costi ambientali e sociali del trasporto



4 Milioni di TEU
(con ripartizione modale al 50%)



~390.000 €/km^(*)
~39.000 treni/anno^(*)



~1.800.000 €/km^(**)
~1.000.000 camion/anno^(**)

Autostrada viaggiante e Container High Cube



Autostrada viaggiante

Treni più lunghi, più pesanti che possano portare container più grandi, quindi un'infrastruttura ferroviaria con bassa pendenza e senza limiti di sagoma.

Per attrarre alla modalità treno il traffico merci dalla strada, occorre garantire un'offerta con alte prestazioni, flessibilità e frequenza, con costi contenuti.



Container High Cube

Linee esistenti

Storica dei Giovi

Tipo	Linea con pendenza al 35‰, con molte fermate
Utilizzo	Treni Regionali e merci residuali

Succursale

Tipo	Linea con pendenza al 17‰, poche fermate
Utilizzo	Treni Lunga Percorrenza, Regionali Veloci e Merci

Via "Ovada"

Tipo	Linea semplice binario con 22 passaggi a livello
Utilizzo	Treni Regionali e merci



La "linea dei Giovi" è stata realizzata negli anni cinquanta dell'800.

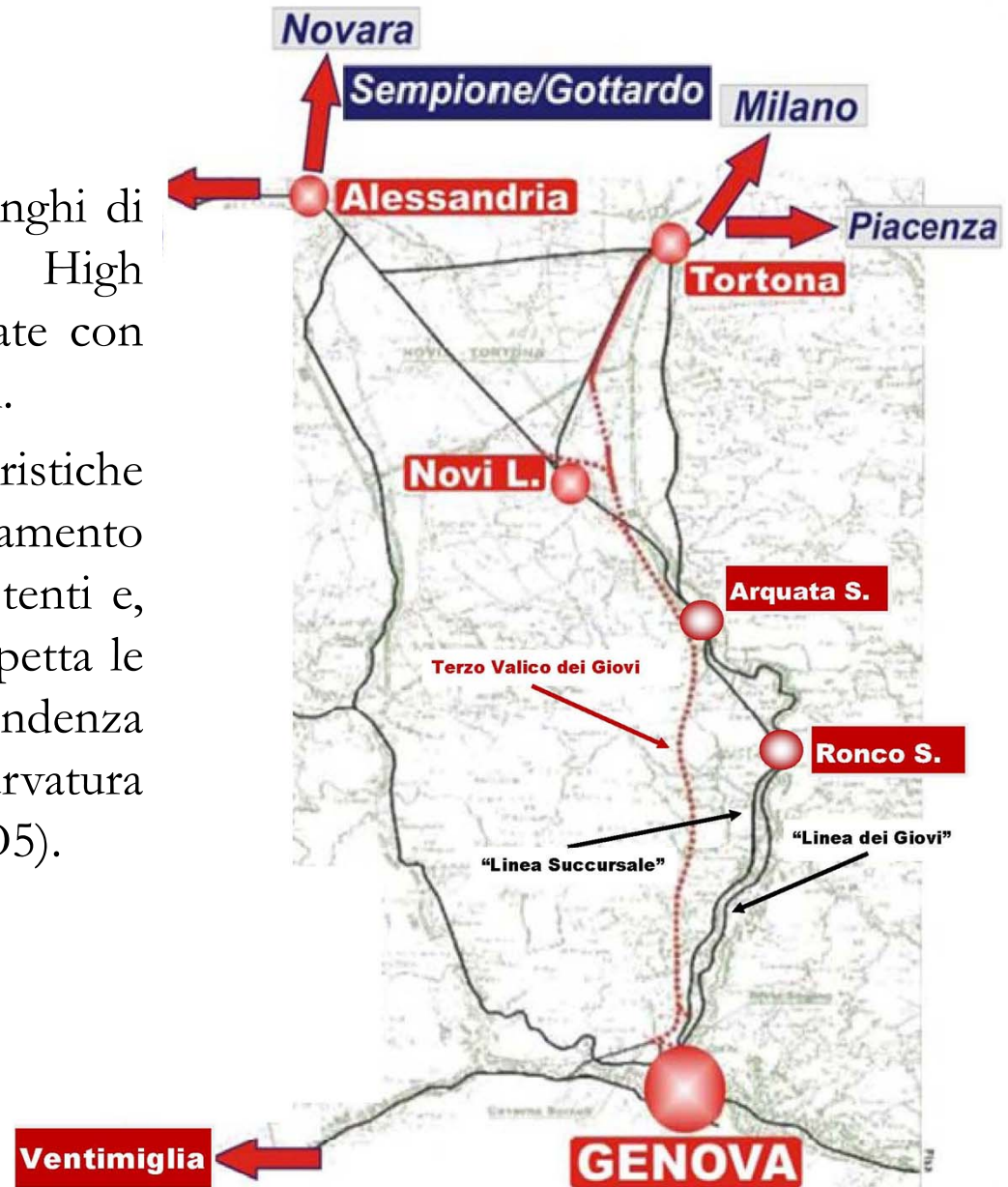
La linea "Succursale dei Giovi" è stata completata ai primi del '900.

Le esigenze di trasporto di quel periodo erano sensibilmente diverse dalle attuali.

Le caratteristiche tecniche dell'Opera

Tutte le limitazioni al transito di treni lunghi di peso elevato e con container High Cube/autostrada viaggiante sono eliminate con la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi.

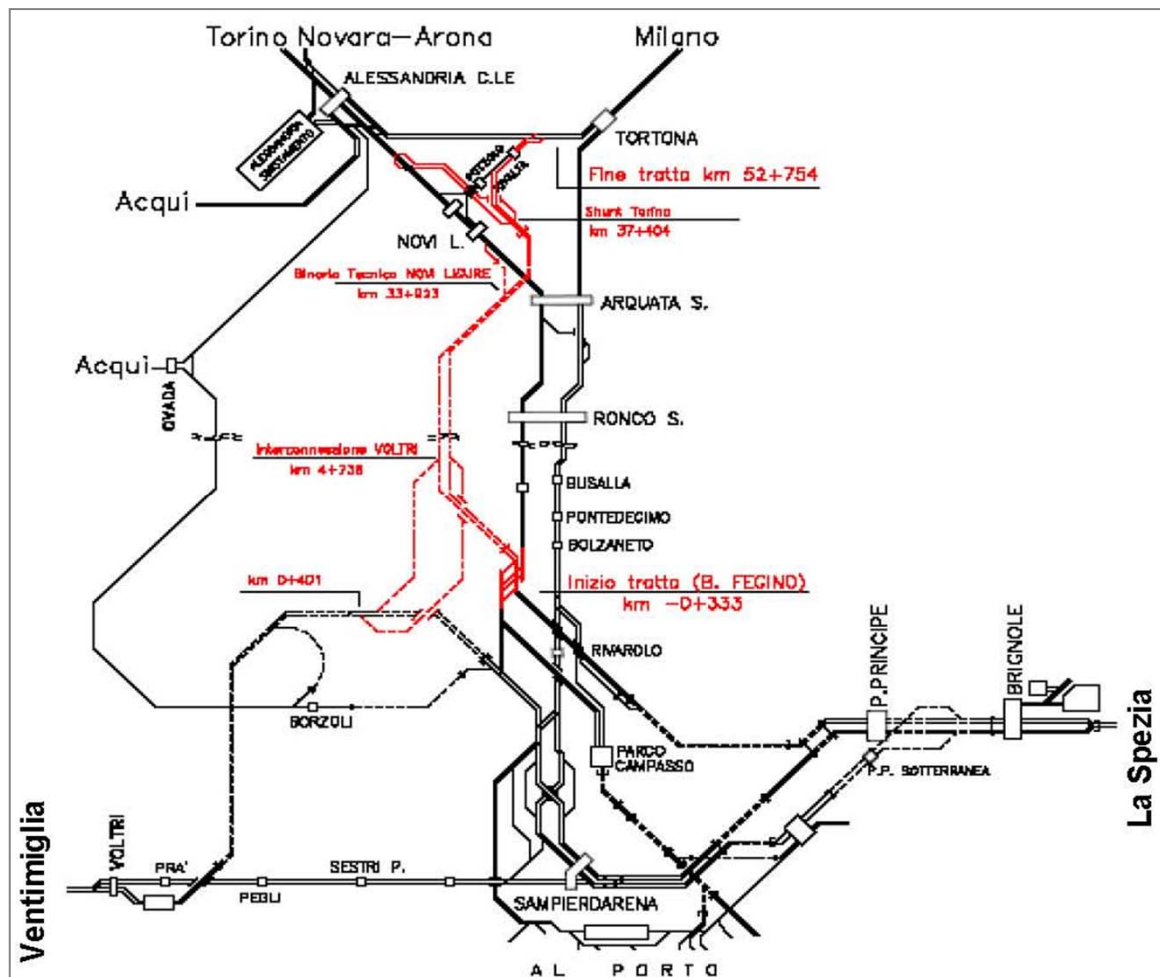
Infatti la nuova linea presenta caratteristiche infrastrutturali che consentono il superamento dei limiti imposti dalle infrastrutture esistenti e, quale opera di un Corridoio europeo, rispetta le specifiche tecniche di interoperabilità (pendenza massima del 12,5 ‰, raggio minimo di curvatura di 3.500 m, sagoma limite Gabarit C PMO5).



Inquadramento dell'Opera

La nuova linea sarà collegata a sud - mediante l'interconnessione di Voltri ed il Bivio Fegino - con gli impianti ferroviari del nodo di Genova - per i quali sono in corso importanti lavori di adeguamento funzionale e di potenziamento - nonché con i bacini portuali di Voltri e del Porto Storico.

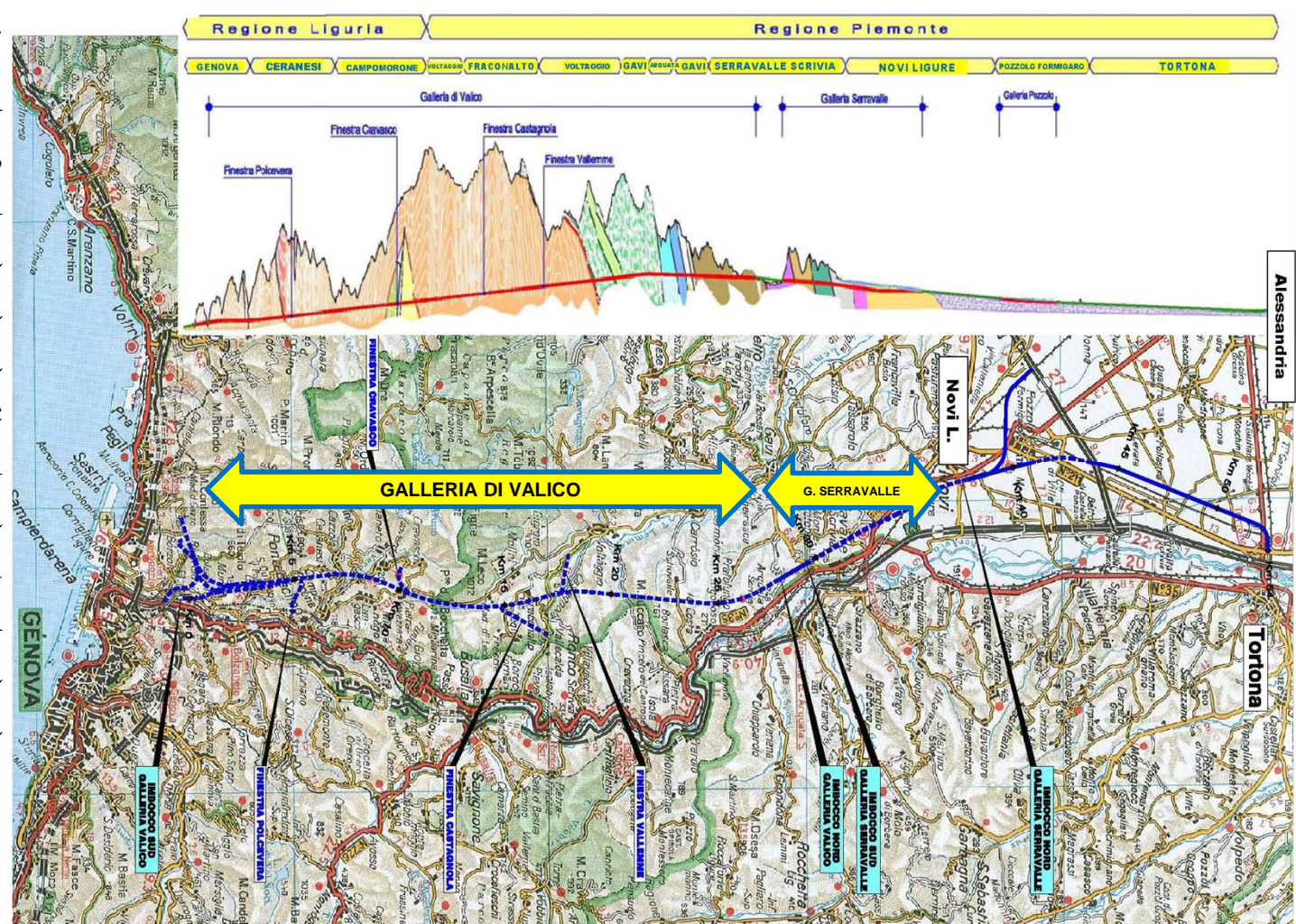
A nord, dalla piana di Novi Ligure, il tracciato si collega alle linee esistenti Genova - Torino (per i flussi di traffico in direzione Torino e Novara - Sempione) ed alla linea Tortona - Piacenza (per il traffico in direzione Milano San Gottardo).



Descrizione del tracciato

La nuova linea si sviluppa per 53 km, di cui 37 km in galleria, e interessa 12 comuni delle province di Genova e di Alessandria.

La Galleria di Valico (27 km), a doppia canna con by-pass ogni 500 m, prevede 4 finestre di accesso intermedio, sia per motivi costruttivi sia di sicurezza. Dall'uscita della galleria di Serravalle (7 km) la linea si sviluppa in prevalenza all'aperto fino ad imboccare la Galleria di Pozzolo, all'uscita della quale la linea si sviluppa all'aperto.



Costi e tempi

Limite di spesa fissato dal CIPE



6.200 M€

Attivazione



2020

Il limite di spesa di 6.200 M€ è stato fissato dal CIPE con la Delibera n. 84/2010 del 18/11/2010, che ha autorizzato la realizzazione dell'Opera in 6 Lotti Costruttivi, essendo stato preventivamente approvato il Progetto Definitivo dell'intera Opera.

Ad oggi sono stati assegnati finanziamenti per 1.619 M€.