



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO TERRITORIO

VICE DIREZIONE TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

## SETTORE INFRASTRUTTURE

### IL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE DEL NORD OVEST E LE GRANDI INFRASTRUTTURE IN LIGURIA

La Liguria grazie alla sua posizione ed alla sua conformazione è da secoli un porto naturale di collegamento per lo scambio di merci con i popoli del Mediterraneo. Oggi questa naturale vocazione è stata fortemente rafforzata grazie alla sua centralità negli scambi tra Asia e Nord Italia e centro Europa.

L'Unione europea ha esaminato, individuato e meglio definito le principali rotte di collegamento intermodale tra i paesi dell'unione entro i quali si muovono merci e persone. Il corridoio Reno - Alpi è uno dei primi 9 corridoi strategici. Il "corridoio" collega Rotterdam con Genova e serve un bacino di oltre 150 milioni di persone che vivono nell'area economicamente più sviluppata di tutto il territorio europeo.

Il Porto di Genova è quello con il più alto investimento infrastrutturale ferroviario e stradale in corso nel mediterraneo. Terzo Valico, Gronda, nuova strada di scorrimento a mare, nuovo collegamento ferroviario aeroportuale, svincolo di San Benigno e nuova risistemazione delle aree del water front di levante. Tra le grandi città italiane, Genova è forse l'ultima a non disporre ancora di una rete autostradale davvero moderna: l'attuale conserva infatti la configurazione originaria degli anni '70. Rispondono a quest'esigenza due dei progetti infrastrutturali in corso, che riguardano la Gronda - ovvero l'apertura verso l'entroterra - e il Nodo di San Benigno, uno dei punti nevralgici della viabilità cittadina.

In particolare tra gli interventi strategici stradali più significativi si evidenzia quello relativo all'Aurelia bis di ponente a Savona per un impegno complessivo di circa 170 milioni di euro, l'accesso stradale alla piattaforma di Vado Ligure per un impegno complessivo di 116 milioni di euro.

A questo proposito mi è gradito sottolineare nei giorni scorsi è stato formalmente sottoscritto il **Nuovo accordo di programma per la piattaforma Maersk di Vado Ligure**, tra i rappresentanti di Regione Liguria, Comune di Vado Ligure, Provincia di Savona, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure Occidentale e Autostrada dei Fiori.

Quest'opera, unica in Italia, consentirà l'accesso delle navi "Triple E" da 18000 TEU. Il suo completamento è previsto entro il 2019. Infine si prevede il raggiungimento del regime di traffico (720.000 TEU) in sette anni.

Il progetto si inserisce nell'ambito di un Accordo di Programma tra AP, Comune di Vado Ligure, Provincia di Savona e Regione siglato nel 2008 ed aggiornato a dicembre 2017, che prevede anche opere di urbanizzazione, opere infrastrutturali (accesso in sovrappasso all'Aurelia, in corso di realizzazione) ed opere idrauliche (regimazione del torrente Segno).

Diventano quindi indispensabili e prioritarie tutte le opere infrastrutturali atte a creare i necessari collegamenti con le aree logistiche individuate sia nel territorio lombardo che piemontese, e in particolare il nuovo svincolo autostradale di Vado e gli adeguamenti della strada di scorrimento veloce tra Savona e Vado.

Nell'ambito del tavolo di lavoro con RFI della cabina di regia è stato sollecitato un intervento di adeguamento dei servizi sulle linee di valico tra Savona – San Giuseppe di Cairo – Alessandria.

Anche gli interventi di adeguamento del piano del ferro del bacino di Genova Sampierdarena che saranno progettati e realizzati da RFI consentiranno il potenziamento del trasporto ferroviario delle merci verso i retroporti di Piemonte e Lombardia lungo il corridoio Reno – Alpi.

Ciò premesso, mi è gradito illustrare altri importanti interventi strategici tra quelli più significativi in realizzazione sul territorio ligure, tra cui:

- la Gronda autostradale di Genova del valore di 4.254 milioni di euro.
- il nodo di San Benigno per un valore di 83,4 milioni di euro.
- la strada di scorrimento a mare di Genova del valore di circa 100 milioni.
- l'Aurelia bis di Spezia del valore di 193 milioni di euro.

Altrettanti ingenti investimenti sono stati destinati per le direttrici ferroviarie liguri quali quelli impegnati per:

- Il terzo valico dei Giovi del valore di 6200 milioni di cui 5 lotti su 6 sono stati impegnati per un valore di 5367 milioni di euro.
- Il potenziamento ferroviario del nodo di Genova del valore di 642 milioni di euro.
- Il potenziamento dello scalo del Campasso del valore di 26 milioni.
- Il collegamento ferroviario con l'aeroporto e la sua nuova fermata di Erzelli e di Cornigliano del valore di 70 milioni.
- Il parziale finanziamento (non ancora sufficiente per l'avvio dei lavori) di 266 milioni su 1540 per il completamento del raddoppio ferroviario del ponente ligure per la tratta Andora - Finale Ligure.

Entrando nel dettaglio, la **Gronda**, il cui importo complessivo è di 4254 milioni di euro, è un nuovo tratto autostradale a ponente di Genova necessario per potenziare il sistema infrastrutturale a servizio della città, ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità in uno dei nodi più critici della viabilità nazionale. L'intervento sul nodo genovese comprende inoltre il parziale adeguamento dell'autostrada A7, nel tratto tra Genova Ovest e Bolzaneto. Ad agosto 2018 era prevista la conclusione del progetto esecutivo dopodiché sono stati stimati circa 4 mesi per la relativa approvazione e validazione. Si prevede a fine 2018 inizio 2019 il bando di gara. La durata prevista dei lavori è di circa 10 anni.

La Regione Liguria, anche per la realizzazione di quest'opera, gioca un ruolo strategico nell'analisi e nell'individuazione delle azioni per risolvere le criticità allo sviluppo dei traffici sul territorio, ed a tal fine organizza e coordina Tavoli Tecnici Istituzionali volti a condividere tali azioni con il territorio ed a scongiurare futuri problemi tecnici-operativi ma anche sociali, che si concretizzano in:

Protocolli di Intesa, Accordi di Programma, Convenzioni sul territorio, che da un lato garantiscono la più ampia concertazione e condivisione con le Amministrazioni Locali, permettendo anche una più approfondita analisi dei fattori che condizionano le scelte manifestate da tutti i soggetti che partecipano ai tavoli e che rappresentano le diverse esigenze del territorio e dall'altro sono lo strumento forte e autorevole con cui la Regione indirizza le richieste con voce unitaria ai competenti organi dello Stato. Queste azioni programmate e coordinate con gli altri enti coinvolti sono strategiche e fondamentali per dare non solo le migliori risposte alle esigenze richieste dallo sviluppo ma anche per avere il più ampio consenso sociale prerogativa ormai imprescindibile del nostro tempo. A tale proposito, si desidera evidenziare che, la Regione Liguria ha istituito con propria legge n. 39 del 2007 i cosiddetti P.R.I.S. "Programmi Regionali di Intervento Strategico" che hanno la finalità di fornire, mediante la sottoscrizione di Accordi, garanzie di tutela sociale ai soggetti occupanti immobili, incompatibili con la realizzazione di Grandi Opere infrastrutturali d'interesse strategico nazionale e regionale, che ivi risiedano sia in qualità di proprietari sia di inquilini, o che in tali locali esercitino attività economiche, fermo restando quanto stabilito dal T. U. degli Espropri (D.P.R. n. 327/01).

L'opera del **Nodo di San Benigno** del valore di 83,4 milioni suddivisa in 2 lotti, comporterà un miglioramento dell'accessibilità alle infrastrutture autostradali, cittadine e portuali, separando nettamente il traffico urbano da quello commerciale marittimo che attualmente grava sull'area in questione, anche in previsione dell'incremento che ne deriverà dall'espansione delle banchine commerciali in Calata Bettolo e Ronco Canepa. Il Nodo di San Benigno rappresenta sicuramente uno dei punti nevralgici della zona centro-occidentale della città ed in generale della viabilità genovese, costituendo il punto di raccordo tra le principali direttrici di accessibilità a servizio dell'area ovest di Genova.

Sul Nodo convergono infatti ben 5 sistemi infrastrutturali tra cui l'uscita autostradale, la sopraelevata cittadina e strada a mare di grande percorrenza e la viabilità portuale commerciale e turistica generando gli attuali ben noti punti di conflitto e grave congestione di traffico. Attualmente è in corso il secondo lotto di completamento.

**La strada di scorrimento a mare del Ponente genovese**, del valore di circa 85 milioni di euro il cui ultimo lotto è in fase di completamento è una delle opere che da più tempo attendevano la possibilità concreta di realizzazione.

La sua funzione è, infatti, non solo quella di migliorare la mobilità, ma anche quella di sgravare l'abitato di Cornigliano e di Sampierdarena dal traffico di attraversamento. La nuova strada è sull'asse di collegamento levante (soprelevata, nodo di san benigno, accesso autostradale) - ponente (aeroporto, accesso autostradale), della lunghezza di circa 1,6 km su 3 corsie per senso di marcia.

**Il Potenziamento del Nodo ferroviario di Genova**, il cui investimento impegnato è del valore di 642 milioni di euro, e il cui termine dei lavori previsto è il 2022, rappresenta uno dei punti strategici della rete ferroviaria nazionale e internazionale in quanto costituisce un polo di interscambio fondamentale fra il sistema portuale e ferroviario sulle direttrici Genova-Ventimiglia, Tirrenica e Milano-Genova. Il Nodo costituisce altresì il sistema più efficiente per la mobilità ferroviaria nell'ambito della relativa vasta area metropolitana.

Gli interventi previsti mirano a separare i flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quelli passeggeri regionali e metropolitani; a realizzare un collegamento fra il sistema portuale ligure e la rete fondamentale nazionale sia in direzione est-ovest che, soprattutto, in direzione nord-sud, prevedendo anche la realizzazione dell'interconnessione del Nodo con la linea ferroviaria "Terzo Valido dei Giovi".

Infine altra opera strategica che interessa i collegamenti ferroviari è il **Terzo valico dei Giovi** la cui fine dei lavori e messa in esercizio è attualmente prevista al 2022.

Il Terzo Valico è una nuova linea ad alta capacità veloce che consente di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa.

L'opera si inserisce nel Corridoio Reno – Alpi , che è uno dei corridoi della rete strategica trans-europea di trasporto ( TEN-T core network ) che collega le regioni europee più densamente popolate e 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 il sociale.

La linea è lunga circa 53 km, di cui 36 km in galleria, e interessa 14 comuni delle province di Genova e Alessandria, collegherà Genova a Tortona superando la criticità attuale dovuta al valico appenninico tramite una galleria di valico di 27km e con una pendenza massima del 12 per mille.

Il beneficio principale sulla città sarà la sua azione di impulso e volano sul traffico merci del porto di Genova che rappresenta con il suo indotto (riparazioni navali, assicurazioni ecc.) una delle principali risorse economiche della città. Il traffico merci, nonostante la recente grave crisi economica internazionale (2008-2009) è in forte crescita (attualmente oltre 2.300.000 TEU di container) nonostante le criticità infrastrutturali e strutturali del Porto.

L'infrastruttura ferroviaria esistente risulta inadeguata sia per la pendenza, attualmente circa 17 per mille (linea succursale), che per le misure ridotte delle sezioni delle gallerie e dei raggi di curvatura.

L'intervento ha un valore economico di 6,2 miliardi di euro ed è stato suddiviso in 6 lotti costruttivi non funzionali di cui 4 già finanziati (per un ammontare di 4,4 miliardi di euro).

I lavori sono iniziati nell'aprile del 2012 e si prevede l'attivazione della linea entro il 2022. Sono stati autorizzati i lavori dei primi 4 lotti. Il 2 maggio 2017 sono state rese disponibili a RFI le nuove risorse finanziarie per la realizzazione anche del 4° lotto costruttivo e contestualmente è stato sottoscritto il 4° atto modificativo. Attualmente è stato raggiunto il 18% complessivo dei lavori (il 58% dei 3 lotti).

In linea con i più avanzati standard di sicurezza, il tracciato, realizzato prevalentemente in sotterraneo, si sviluppa con due gallerie a semplice binario affiancate e unite tra loro da

collegamenti trasversali (by pass) in modo che ognuna possa servire da galleria di sicurezza per l'altra.

Le opere rappresentative del Terzo Valico sono le seguenti gallerie naturali/artificiali:

- Galleria di Valico 27,250 km (scavata con metodo tradizionale e meccanizzato)
- Galleria Serravalle 7,094 km (scavata con metodo meccanizzato)
- Galleria Campasso 0,716 km
- Galleria Pozzolo 1,984 km (galleria artificiale)

L'infrastruttura è prevalentemente costituita da opere in sotterraneo che presentano una lunghezza complessiva di circa 84 km (considerando la presenza di gallerie a singola e a doppia canna) e che comprendono sia la Linea principale sia le Finestre. Lo scavo della Tratta in sotterraneo avviene per il 36% in meccanizzato mediante l'utilizzo di TBM-EPBS doppio scudate, mentre la rimanente parte (64%) mediante approccio "ADECO-RS – Analisi delle Deformazioni Controllate", ovvero mediante scavo tradizionale "full face", previo consolidamento del fronte e contorno del cavo.

I primi due lotti, avviati tra il 2012 e il 2013, comprendono le finestre di accesso alla Linea, le connessioni alle Linee esistenti, una parte di opere in sotterraneo appartenenti alla Linea (tratti della Galleria di Valico), nonché le opere di adeguamento delle viabilità di servizio. Queste ultime, sono state programmate all'inizio dei lavori del Terzo Valico, in modo da mitigare i possibili impatti indotti dalla circolazione dei mezzi di cantiere lungo le viabilità esistenti. Tra le opere ricadenti nei primi due lotti, per quanto concerne le opere in sotterraneo, ad oggi risultano ultimate: la Finestra Polcevera, la Finestra Val Lemme, la Galleria Campasso e la Galleria di Valico a doppio binario da imbocco Sud (area di Fegino).

Attualmente risultano in corso di esecuzione le viabilità ricadenti in area ligure e piemontese.

Le attività del terzo lotto sono concentrate prevalentemente sulla realizzazione delle gallerie di Linea. Attualmente risultano completati gli scavi della citata Galleria di Valico a doppio binario (III lotto), dall'imbocco sud di Genova in corrispondenza dell'area di Fegino e dall'imbocco Nord di Arquata Scrivia. Inoltre verrà completamente realizzata la Galleria di Serravalle.

Per quanto riguarda le attività che interessano il Lotto IV, di competenza del cantiere Fegino, ad oggi risulta ultimato il Camerone di sfiocco di Valico, è in corso lo scavo della Galleria di Valico a singolo binario da pk 1+662 direzione nord e lo scavo delle Gallerie di Interconnessione binario dispari e pari su 3 fronti di scavo.

Il cantiere Polcevera prosegue con le attività di scavo delle Gallerie a singolo binario pari e dispari su 3 fronti di scavo.

Il Consorzio dispone di un numero di dipendenti pari a circa 1.000 unità.

Si conferma una presenza, tra dipendenti del Consorzio e Ditte terze, di circa 2.000 addetti.

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 per uno sviluppo totale di circa 30 chilometri.

Le interferenze con la viabilità esistente, strettamente connesse all'inserimento sul territorio della nuova linea del Terzo Valico, sono poche e non rilevanti in quanto il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria.

Solo nel tratto piemontese, dove l'opera è all'aperto o in galleria artificiale, sono previsti interventi più significativi per risolvere interferenze con la viabilità esistente.

Il progetto dell'opera prevede peraltro la realizzazione di significativi interventi sulle viabilità esistenti, anche se non direttamente interferite dalla realizzazione della linea ferroviaria, per renderle adeguate e idonee a sopportare il traffico indotto dai lavori, prevenendo quindi problemi generati dal transito dei mezzi di cantiere adibiti al trasporto dello smarino sia dai siti di produzione alle aree di deposito che dai siti di approvvigionamento verso i cantieri di utilizzo.

Al fine di mitigare gli impatti generati dai traffici indotti dalla realizzazione delle opere, il progetto prevede anche la realizzazione di nuove viabilità che, inizialmente finalizzate alle attività di cantiere, al termine dei lavori verranno mantenute consentendo quindi un significativo miglioramento del sistema viario esistente.

Il crollo del viadotto sul Polcevera ha più che mai evidenziato la necessità di avere una rete infrastrutturale adeguata ai traffici di merci e persone tra nord e sud. La tragedia è capitata inoltre in una fase temporale in cui sul territorio genovese sono presenti molti cantieri. Si stanno necessariamente riprogrammando tutte le attività in funzione anche delle forti criticità sulla viabilità locale.

Al fine di affrontare le criticità che potrebbero riversarsi anche sui territori limitrofi all'area genovese si sono già avuti contatti e incontri con la Provincia di Alessandria per concordare un coordinamento tra province e regioni vicine.

Per la realizzazione di tutte queste opere la missione per le nostre Amministrazioni pubbliche è lo snellimento e la semplificazione della normativa e dei vincoli burocratici.