

TRATTA FERROVIARIA AV/AC MILANO-GENOVA

TERZO VALICO DEI GIOVI



PREMESSA

Il 9 febbraio 2007, presso la Scuola Edile di Genova, la FILLEA CGIL organizzò un convegno per esaminare lo stato degli adempimenti tecnici e burocratici riguardanti la tratta AV/AC Milano – Genova Terzo Valico dei Giovi.

Da quel convegno, uscimmo con un impegno: “Ci aggiorniamo tra 2 anni per verificare quanto, degli impegni assunti sarà stato mantenuto”

Per dar seguito a quell’impegno, abbiamo verificato gli Atti assunti (Delibere, affidamenti progettuali, contatti con l’Unione Europea per il co-finanziamento, ecc) e la corrispondenza tra gli Atti e le azioni adottate riguardo le attività strumentali o strutturali (affidamenti fasi progettuali successive, inizio procedure di locazione cantieri o espropri, ecc.). Azioni, che oltre alle roboanti interviste rilasciate agli organi di stampa (la sola dichiarazione che”nella prossima seduta il CIPE delibererà un impegno di spesa di 1 miliardo di euro per il terzo valico”..... è stata rilasciata 6 volte dal mese di ottobre 2008 al mese di marzo 2009) ad oggi la situazione è cambiata solo per i numeri riportati sul calendario del 2009.

La stessa Delibera CIPE del 6 marzo u.s., adottata per fronteggiare l’attuale crisi economica, è in linea con quanto fino ad oggi fatto vale a dire, solo parole rilasciate in “libera uscita”.

Infatti, e di seguito sarà ancora trattato, la Delibera CIPE di che trattasi, ha individuato, per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, **un gruppo di 4 programmi d'interventi dei quali, uno, nell'ordine progressivo della Delibera è il terzo, sono oneri pregressi linea AV/AC Firenze Bologna.** Nel merito dei restanti 3 programmi, la situazione è la seguente:

- Linea AV/AC Milano – Verona (costo previsto per questo progetto 1.900.000.000 di euro);
- Tratta AV/AC Milano – Genova Terzo Valico dei Giovi (costo previsto per questo progetto 5.060.000.000 euro –**dato Contratto di Programma Stato/RFI 2007-2011-**);
- Raddoppio linea ferroviaria Parma – La Spezia (costo previsto per “la Pontremolese” 2.304.000.000 di euro).
- Il totale dei tre interventi (dati legge obiettivo) è:

QUADRO RIEPILOGATIVO OPERE FERROVIARIE	
TOTALE DEGLI IMPORTI RIGUARDANTI LE TRATTE FERROVIARIE INTERESSATE DALLA DELIBERA CIPE 6/03/2009	TOTALE DEI FINANZIAMENTI PER LE TRATTE FERROVIARIE INTERESSATE DALLA DELIBERA CIPE 6/03/2009
9.344.000.000,00	990.000.000,00+ 2.750.000.000,00=
	3.740.000.000,00

Disponibilità finanziarie preesistenti alla delibera CIPE 6 marzo 2009
Disponibilità finanziarie dalla delibera CIPE 06/03/2009

Infine, riteniamo utile riportare, in allegato al presente documento, la sintesi di quello elaborato per il **convegno tenutosi a Genova nel mese di febbraio 2007.**

LA STORIA

La **ferrovia ad alta velocità Tortona/Novi Ligure-Genova** (conosciuta anche come **Terzo Valico dei Giovi**) è una linea ferroviaria ad Alta Velocità-Alta Capacità (AV-AC) in progettazione dal **1991** che **unirà la città di Genova a quelle di Milano e Torino.**

Il progetto prevede la realizzazione del tratto di collegamento tra le reti ferroviarie delle due regioni, che è ritenuta una priorità nell'ottica del collegamento con l'Europa centrale per il trasporto delle grandi quantità di merci che transitano giornalmente dal porto ligure. Si prevede infatti che i volumi di traffico realizzati dal porto potranno arrivare, nel 2020, fino a 4 milioni di *container*. Secondo i calcoli progettuali il viaggio Genova-Milano dovrebbe essere possibile in 58 minuti (71 minuti per arrivare invece a Torino) e sarebbero previsti treni passeggeri più veloci rispetto ai treni merci.

Lo stato d'attuazione, per la realizzazione della tratta Alta Velocità/Alta Capacità, Milano Genova “Terzo Valico dei Giovi”, dopo una lunga serie di studi e rinvii, si concretizza il **30 settembre 2002** a Roma con la sessione conclusiva della Conferenza dei Servizi istruttoria avviata nel dicembre 2000 per individuare il tracciato del Terzo Valico Appenninico.

A distanza di 6 mesi dalla conclusione della Conferenza dei Servizi, nel mese di **marzo 2003**, Il progetto preliminare è stato trasmesso da Rete Ferroviaria Italiana al Ministero dei Trasporti ed alle Regioni interessate, avviando le procedure della Legge Obiettivo.

Il **29 agosto 2003** la Commissione speciale per la valutazione di impatto ambientale (VIA) delle grandi opere per la Legge Obiettivo ha dato parere positivo alla linea ed il 29 settembre 2003 il CIPE ha approvato, **con delibera n°78/2003** il progetto preliminare. *Detta delibera, contiene una serie di prescrizioni e di disposizioni sugli interventi da avviare in via anticipata per i quali si prevede un finanziamento di 319 milioni di Euro.* Successivamente all'approvazione del progetto preliminare, è stata attivata la redazione del progetto definitivo.

Il **6 maggio 2004**, è stato firmato l'Accordo di Programma sul nodo ferroviario di Genova e Terzo Valico tra Regione Liguria, Autorità Portuale, Rete Ferroviaria Italiana ed i Ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture e dei Trasporti. In particolare, viene definito l'impegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia a mettere in atto tutte le iniziative necessarie **per garantire la copertura finanziaria dell'opera, con il coinvolgimento di Infrastrutture Spa (ISPA).**

Il **successivo 24 novembre**, è stato firmato dagli stessi ministeri un decreto congiunto che autorizza formalmente **Infrastrutture Spa ad inserire nel meccanismo di finanziamento della Torino-Milano-Napoli anche la Milano-Genova.**

Il **18 marzo 2005** il CIPE, con delibera n° 1/2005, **ha approvato il dossier economico e finanziario del Terzo Valico ed ha dato il nulla osta ufficiale al finanziamento da parte di ISPA** di tale tratta, in conformità al dettato del decreto interministeriale del 24 novembre 2004.

Il **3 agosto 2005**, il CIPE ha disposto un'integrazione della delibera n° 78/2003, *destinando 148 milioni di Euro per l'aggiornamento monetario del costo dell'opera.* Questa delibera, la n° **118/2005**, è stata *registrata dalla Corte dei Conti il 20 dicembre 2005 ed è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n° 8 dell'11 gennaio 2006. Il costo aggiornato del Terzo Valico è di 4.867 milioni di Euro.*

Per quanto riguarda il **Progetto Definitivo del Terzo Valico dei Giovi**, come previsto dalla Legge Obiettivo, TAV ha completato la sua trasmissione a tutti gli Enti Centrali interessati e agli Enti Locali competenti del Piemonte e della Liguria ed il 19 settembre 2005 è stato pubblicato - per le eventuali osservazioni dei privati - **l'Avviso di Avvio del procedimento per l'approvazione del progetto definitivo** (Dichiarazione di Pubblica Utilità). Secondo i tempi della Legge Obiettivo, gli Enti Locali, dalla data di ricevimento del plico "TAV", hanno 90 giorni di tempo per approvare il progetto.

Il **17 ottobre 2005** sono stati aperti i cantieri per il foro pilota del Terzo Valico in territorio piemontese ed il **20 ottobre 2005** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato la Conferenza dei Servizi.

Il **20 dicembre 2005**, gli Enti Locali interessati al tracciato "TAV" hanno trasmesso le proprie prescrizioni sul *progetto definitivo, che il CIPE del 22 marzo 2006 ha approvato "in linea tecnica"*. La settimana successiva, vale a dire 29 marzo, il CIPE, dando seguito alla sua Delibera del 18 marzo 2005, ha disposto in merito al finanziamento dell'opera. Questo, dovrebbe essere garantito attraverso l'**emissione di bond da parte della Cassa Depositi e Prestiti.**

Il **25 gennaio 2007** l'approvazione del decreto legge sulle liberalizzazioni *revoca il contratto per la realizzazione della tratta AV/AC al Contraente Generale COCIV.*

Il **28 giugno 2007** la tratta è stata inserita nel DPEF tra le opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE, secondo il seguente schema:

Tratta	Delibere Cipe	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	disponibilità finanziarie
Mi-Ge	78/2003; 118/2005; 80/2006	COCIV	5.060.000.000	223.000.000

Il 13 luglio 2007 il Tar del Lazio *sospende l'efficacia dei provvedimenti che disponevano la revoca delle concessioni a Tav per la tratta Milano-Genova e della convenzione al Contraente Generale Cociv*. Il Tar rimette inoltre il giudizio alla Corte di Giustizia europea, ritenuto che le norme di legge appaiono in contrasto con i principi europei di libera circolazione e di libertà di attività economica.

Il 18 luglio 2007 il **Terzo Valico** figura tra i progetti fatti oggetto della domanda di cofinanziamento europeo presentata a Bruxelles dal Ministro alle Infrastrutture. L'Italia avanza una richiesta di un contributo di 160 milioni di euro.

Il 10 ottobre 2007 il Consiglio di Stato ribalta la decisione di luglio del Tar del Lazio che aveva sospeso l'efficacia della revoca della concessione al Consorzio Cociv per la progettazione della tratta Milano-Genova.

Il 31 ottobre 2007 viene sottoscritto, al termine delle valutazioni del Cipe e delle commissioni parlamentari competenti, il Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011. *Il Terzo Valico è incluso nella Tabella tra le "opere prioritarie da avviare"*.

Dei 5.060 milioni di Euro di costo (la fonte di questo costo è la legge "Obiettivo"), *4.863 sono da reperire*.

Il 28 novembre 2007 il Comitato finanziario dei ventisette stati aderenti all'Unione Europea approva la proposta della Commissione *di non finanziare* – per mancanza di fondi - *il Terzo Valico* nell'ambito del budget destinato alle reti infrastrutturali prioritarie europee per il periodo 2007-2013. La proposta della Commissione dovrà essere votata dal Parlamento per la definitiva approvazione.

Il 6 marzo 2009, il CIPE, su proposta del Governo italiano, approva la delibera *"per fronteggiare la crisi economica attualmente in essere. In detta delibera, tra le infrastrutture ferroviarie, è riportato il progetto: "Tratta AV/AC Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi"*. La Delibera di che trattasi, non ha assegnato, ad ogni singolo progetto, il relativo importo. Ha assegnato, invece, per comparti di opere, ad eccezione del Ponte sullo Stretto, una somma la quale, con successive deliberazioni –che a loro volta dovranno essere asseverate dalla Corte dei Conti– dovrà essere ripartita tra i progetti ivi elencati.

Riguardo alla Delibera CIPE 6 marzo 2009, inerente le infrastrutture ferroviarie, in modo particolare al Terzo Valico dei Giovi, si riproduce il seguente quadro:

**QUADRO RIEPILOGATIVO DI TUTTI GLI
INTERVENTI ELENCATI NELLA
DELIBERA CIPE 6 MARZO 2009**

TOTALE DEGLI IMPORTI RIGUARDANTI GLI INTERVENTI ELENCATI NELLA DELIBERA CIPE	TOTALE FINANZIAMENTI RIGUARDANTI GLI INTERVENTI ELENCATI NELLA DELIBERA CIPE DELIBERA CIPE 6/03/2009
06-mar-09	

	11.346.367.000,00+
27.712.898.000,00	16.600.000.000,00=
	27.946.367.000,00

Disponibilità finanziarie preesistenti alla delibera CIPE 6 marzo 2009

Disponibilità finanziarie dalla delibera CIPE 06/03/2009

**CON L'IMPORTO DI 16.600.000.000 EURO
PREVISTI
DALLA DELIBERA CIPE 6/03/2009 L'IMPORTO
COMPLESSIVO E' SUPERIORE DI 233.469.000
EURO
RISPETTO IL COSTO COMPLESSIVO**

**QUADRO RIEPILOGATIVO
OPERE FERROVIARIE**

TOTALE DEGLI IMPORTI RIGUARDANTI LE TRATTE FERROVIARIE INTERESSATE DALLA DELIBERA CIPE 6/03/2009	TOTALE DEI FINANZIAMENTI PER LE TRATTE FERROVIARIE INTERESSATE DALLA DELIBERA CIPE 6/03/2009
---	---

	990.000.000,00+
9.344.000.000,00	2.750.000.000,00=
	3.740.000.000,00

Disponibilità finanziarie preesistenti alla delibera CIPE 6 marzo 2009

Disponibilità finanziarie dalla delibera CIPE 06/03/2009

**CON L'IMPORTO DI 2,750 M€ DELLA
DELIBERA CIPE
I FINANZIAMENTI DISPONIBILI SONO PARI AL
40,06%**

TRATTA A/V - A/C MILANO - GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI L'UNIONE EUROPEA, CONCORRE ALLA COPERTURA DI QUESTO PROGETTO CON IL 30% PARI A 1.518.000.000 DI EURO (DATI ACCORDO DI PROGRAMMA 2007/2011) NOTA: IL FINANZIAMENTO DI 1.518.000.000 DI EURO DELL'UNIONE EUROPEA PORTA AL 34,41% LA PERCENTUALE DEI FINANZIAMENTI DISPONIBILI QUESTA TRATTA FERROVIARIA E' RIPORTATA NEL DPEF 2008/2011 COME INFRASTRUTTURA DA AVVIARE ENTRO IL 2012	QUADRO DELLE PRIORITA' DI CUI AGLI ACCORDI STATO REGIONE
	IMPORTO LAVORI DI QUESTO PROGETTO EURO
	5.060.000.000,00
	I FINANZIAMENTI DISPONIBILI SONO
	223.000.000,00
PARI AL	
4,41%	

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il tracciato proposto, prevede l'inizio della linea del Terzo Valico circa 800 metri prima del Bivio Fegino sulla linea proveniente da Genova Piazza Principe.

Dopo aver sotto passato l'Appennino Ligure con una galleria di circa 27 chilometri, il tracciato fuoriesce all'aperto nel comune di Arquata Scrivia dove è previsto il Posto di comunicazione con binario di precedenza di Linarna, per poi proseguire verso la piana di Novi sottopassando, con una galleria di circa 7 chilometri, il territorio di Serravalle Scrivia.

Nella tratta di pianura, il tracciato passa ad est dell'abitato di Novi Ligure per poi proseguire verso Tortona attraversando il potenziamento dell'attuale linea Novi Ligure – Bozzolo Formigaro – Tortona, della quale è previsto il raddoppio del tratto Bozzolo Formigaro – Tortona attualmente ancora a semplice binario.

Il tracciato di progetto si conclude a Tortona dove è previsto l'allaccio a raso con la linea per Piacenza/Milano. Il collegamento con la linea per Torino, avviene attraverso il raccordo tecnico di Novi Ligure, nella zona compresa tra Serravalle e Novi Ligure all'altezza circa della progressiva chilometrica 34+000.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE

Il tracciato si sviluppa per 54 chilometri, 39 dei quali in galleria. La tratta andrebbe ad integrarsi 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.

La linea da Genova, bivio Fegino, fino alla piana di Novi, si sviluppa senza interconnessioni con le linee esistenti ed interamente in galleria naturale, 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 Bozzolo e la seconda nei pressi di Tortona.

Le gallerie naturali sul tracciato sono 9, di 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.

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.

LE OPERE PRINCIPALI

Tra le opere principali previste in progetto figurano:

- **la galleria di valico, la più lunga della linea con uno sviluppo di circa 27 km;**
- **la galleria di Serravalle che presenta uno sviluppo di circa 7 km;**
- **la galleria artificiale dell'interconnessione per Torino con una lunghezza di circa 5 km.**

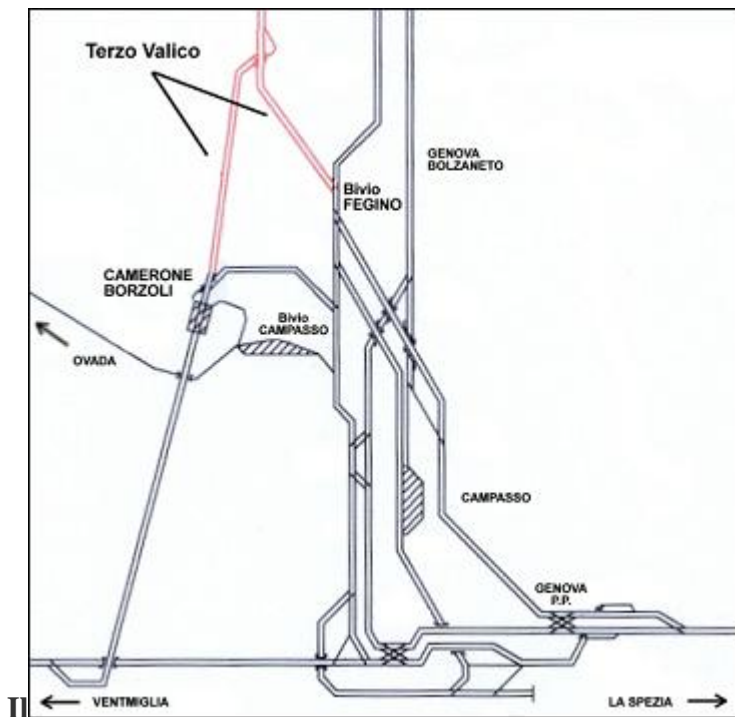
DETTAGLI DEL TRACCIATO

La proposta di tracciato presentata nel dicembre 2000 prevedeva due diverse fasi realizzative, in relazione a quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente:

- **Prima fase:** da Genova ad Arquata 21 km di valico con due gallerie affiancate a binario semplice + 23 km di gallerie a binario semplice per le interconnessioni sul Nodo di Genova.
- **Seconda fase:** da Arquata a Novi Ligure, con ulteriori 14 km di tracciato in sotterranea con due gallerie a binario semplice + 3 km in gallerie, sempre a binario semplice, per le interconnessioni con Novi Ligure + 5 km di doppio binario in superficie.

Il progetto oggi presentato, a seguito dell'istruttoria con i diversi Enti, estende il tracciato della linea oltre Novi Ligure per circa 16 km fino in prossimità dell'ingresso in Tortona e comprende il raddoppio della stessa tratta comportando nel contempo un differente sistema di interconnessioni con la linea esistente.

Da segnalare l'importanza che riveste il collegamento a binario semplice in corrispondenza di Novi Ligure, che avrà un ruolo tecnico per l'esercizio ferroviario tra gli impianti del Porto di Genova e Novi San Bovo, consentendo anche il ricovero dei treni cantiere e di emergenza in modo tale da agevolare interventi di manutenzione, o urgenti, sulla linea del Terzo Valico.



Il complesso di linee e di rami di raccordo, che costituisce la nuova infrastruttura di valico, oltre a costituire un asse per il potenziamento del traffico merci da e per l'Alto Tirreno, consente di realizzare in Genova, unitamente agli indispensabili interventi di potenziamento ferroviario previsti, una vera e propria rete che potrà essere dedicata al traffico metropolitano, est-ovest e nord-sud. 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, 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).

In particolare il Terzo Valico ha origine nel Nodo di Genova in corrispondenza del Bivio Fegino e alla linea confluiscono da un lato le interconnessioni della Bretella di Voltri, che consentono le relazioni da/per i porti di Voltri e Savona, e dall'altro quelle sul Bivio Campasso per le relazioni merci da/per Campasso-Porto di Sampierdarena. Nel tratto iniziale del valico la connessione con la bretella di Voltri è stata prevista in prossimità dell'esistente camerone di Borzoli.

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:

- a) Il quadruplicamento della Tortona-Voghera;
- b) Il quadruplicamento della tratta Brignole-Pieve Ligure sulla Genova-La Spezia;
- c) L'adeguamento della tratta della Alessandria-Novli Ligure;
- d) L'adeguamento di alcune tratte della Alessandria-Novara.



FONTE: SECOLO XIX 14 GIUGNO 2007

IL CONTRAENTE GENERALE

Come già detto, nel marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo. **La costruzione della linea è affidata al Contraente Generale COCIV, formato dalle seguenti imprese consorziate:**

- **Tecnimont SpA. con il 50,50%;**
- **Impregilo SpA con il 44,00%;**
- **CER fra le cooperative di Produzione e Lavoro con il 3,00%;**
- **Collegamenti Integrati Veloci SpA con il 2,00%;**
- **Condotte d'Acqua SpA. con lo 0,50%.**

In realtà, avendo Impregilo, **nel 2003**, rilevato la quota Tecnimont, di fatto essa **controlla oltre il 90% del consorzio.**

I PRIMI LAVORI

Nel 1996 si cominciò a scavare tre "fori pilota". Due trivellazioni nella Val Lemme diventarono due tunnel estesi circa un chilometro ognuno.

ALCUNI ACCENNI SUL TRACCIATO

La linea del Terzo Valico, come anticipato nel capitolo “LA STORIA”, si sviluppa su un tracciato di circa Km. 53 e costituisce un’opera particolarmente impegnativa per la presenza di lunghe gallerie. La tipologia delle gallerie prevista, è in linea con i recenti standard di sicurezza, comprendendo la realizzazione di due gallerie, a semplice binario, affiancate con collegamenti trasversali che consentono, a ciascuna galleria di essere luogo sicuro per l’altra.

LINEA FERROVIARIA	SVILUPPI OPERE CIVILI B.P (m)	SVILUPPI BINARI B.P. + B.D. (m)
III° VALICO DEI GIOVI (BINARIO PARI)	53.087	106.532
DI CUI:		
IN GALLERIA	36.910	
ALL'APERTO	16.177	
LINEA FERROVIARIA	SVILUPPI OPERE CIVILI B.P. + B.D. (m)	SVILUPPI BINARI B.P. + B.D. (m)
INTERCONNESSIONI ED ALTRI COLLEGAMENTI DI CUI:	25.308	27.824
ALL'APERTO	8.808	
IN GALLERIA	16.500	

Gli standard di progetto, già adottati nel progetto preliminare. Prevedono:

- Velocità massime di tracciato della linea AV/AC
 - pari a 100 Km/h da inizio intervento fino al km 0+250
 - pari a 150 Km/h dal Km 0+250 al Km 2+080
 - pari a 250 Km/h dal Km 2+080 al Km 32+300
 - pari a 200 km/h dal Km 32.300 al Km 47+623
 - pari a 160 Km/h dal Km 47+623 al Km 51+850
 - pari a 100 Km/h dal Km 51+850 a fine intervento
- velocità massime di tracciato delle interconnessioni pari a 160 Km;
- pendenze contenute entro il 12,5% sulla linea di III° Valico tranne nel tratto iniziale di Fegino ove si riscontrano pendenze maggiori, ma comunque compatibili con il modello di esercizio previsto; mentre la pendenza prevalente è l’11,4% nella galleria di valico;
- elettrificazione a 3kV cc ma con predisposizione delle infrastrutture per 25kV c.a.

Il progetto prevede quattro finestre, inclusi i due cunicoli esplorativi parzialmente realizzati nel periodo 1996-98 per l’approfondimento progettuale, che costituiranno, al loro completamento, la finestra Castagnola (Comune di Fraconalto) e la finestra Val Lemme (Comune di Voltaggio).

DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

<u>Caratteristiche tecniche</u>	
lunghezza	53,9 km
Km gallerie	38,9 km
Km allo scoperto: rilevati, viadotti, ponti	15,0 km
Pendenza massima	12,5 ‰
Velocità tracciato	250 km/4500-1000 mt.**/h; 100-160 km/h*
Raggio di curvatura minimo	
Alimentazione	
Interconnessioni	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Lunghezza.....	53,9 km
Km gallerie	38,9 km
Km allo scoperto: rilevati, viadotti, ponti.....	15,0 km
Pendenza massima.....	12,5 ‰
Velocità tracciato.....	250 km/h; 100-160 km/h*
Raggio di curvatura minimo.....	4500-1000 mt.**
Alimentazione.....	3 Kv c.c. (compatibile cin 25 Kv c.a.)
Interconnessioni.....	15 km

** in corrispondenza delle interconnessioni*

*** punti singolari*

LA STRUTTURA DEI CANTIERI

Il progetto definitivo, individua e indica tra gli adempimenti contrattuali la sistemazione e logistica quali, secondo il progetto, costituiscono veri e propri nuclei tecnici, collegati in un quadro d rappresenta l'opera da realizzare; per quanto possibile indipendenti nell'attività del proprio nucleo Operativo.

CANTIERI BASE

All'interno dei cantieri base (o campi base), è prevista, in genere, l'installazione delle seguenti strutture e dei seguenti impianti:

- Locali uffici per la Direzione del Cantiere, la Direzione dei Lavori, l'Alta Sorveglianza;
- Locali mensa;
- Locali magazzini, manutenzione e ricovero automezzi;
- Locali laboratori;

- Sale ricreazione;
- Locali infermeria;
- Locale guardiania;
- Centro sportivo (campo da calcio/tennis);
- Alloggi per impiegati ed operai;
- Servizi (area differenziata dei rifiuti, impianto depurazione delle acque di scarico, cabina elettrica, serbatoio per il GPL, e altri);
- Centrale termica;
- Parcheggi.

CANTIERI DI SERVIZIO

I cantieri di servizio, contengono aree di deposito o impianti necessari alla produzione, ma che per mancanza di spazi non possono essere posti all'interno dei cantieri operativi. In taluni casi, possono essere di supporto anche ai cantieri base.

UBICAZIONE CANTIERI OPERATIVI

I cantieri operativi sono definiti dalle sigle:

- **C.O.L.** per i Cantieri Operativi ricadenti nella regione Liguria;
- **C.O.P.** per i Cantieri Operativi ricadenti nella regione Piemonte.

I cantieri operativi contengono gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere.

Tali cantieri, sono ubicati a seconda dei casi, in corrispondenza dell'imbocco delle gallerie di linea o delle finestre e in vicinanza delle opere d'arte di maggior impegno da realizzare (gallerie artificiali, viadotti, ecc.).

Nel merito, i Cantieri Operativi ricadono:

- A) N° 2 nella regione Liguria;
- B) Quelli sul versante piemontese, sono 9 (8 + 1)

UBICAZIONE CANTIERI DI SERVIZIO

I cantieri di servizio contengono aree di deposito o impianti necessari alla produzione, ma che per mancanza di spazi non possono essere installati all'interno dei cantieri operativi.

Sono stati posizionati, in genere, il più vicino possibile ai cantieri operativi a servizio dei quali sono stati previsti.

Sono definiti con le seguenti sigle:

- **C.S.L. Cantieri di servizio ricadenti nella regione Liguria;**
- **C.S.P. Cantieri di servizio ricadenti nella regione Piemonte.**

I Cantiere di Servizio in questione, ricadono:

A) N° 2 nella regione Liguria;

B) N° 3 nella regione Piemonte.

UBICAZIONE CANTIERI BASE

I cantieri base contengono i baraccamenti per l'alloggio degli operai, le mense e gli uffici e tutti i servizi logistici necessari per il funzionamento del cantiere. Essi sono normalmente ubicati in posizione baricentrica rispetto ai cantieri operativi che devono servire.

Sono definiti con le seguenti sigle:

- **C.B.L: cantieri base nella regione Liguria;**
- **C.B.P: cantieri base nella regione Piemonte.**

C.B.L. 1 - BORZOLI – AREA EX METRO GENOVA

I Cantiere Base, ricadono:

A) N° 5 nella regione Liguria;

B) N° 5 nella regione Piemonte.

METODI DI ESECUZIONE DELLE GALLERIE NATURALI DI LINEA

Per lo scavo delle gallerie sono previsti n° 3 cantieri operativi.

I fronti di scavo delle finestre e della galleria AV/AC verranno affrontati con metodologie esecutive o meccanizzate.

In particolare:

- tutte le finestre verranno eseguite con metodi tradizionali;
- gli imbocchi della galleria AV/AC in corrispondenza del cantiere operativo di Fegino verranno scavati con metodi tradizionali;
- i due fronti delle gallerie di interconnessione per Voltri, verranno scavati con metodi tradizionali;
- i quattro fronti della galleria di linea corrispondenti alle finestre Polcevera, Cravasco, Castagnola, Val Lemme verranno eseguite mediante scavo con metodi tradizionali;
-

CONCLUSIONI

Il 2 Aprile 2009, la regione Liguria, e ancora prima la regione Piemonte e la provincia di Alessandria, adottò un Piano straordinario di opere pubbliche. Detto Piano, riporta:”Oltre agli interventi già in corso in Liguria, per complessivi 2.736,85 milioni di euro, si presentano di seguito ulteriori 10 grandi opere con investimenti pubblici e privati, finalizzate al contrasto della crisi socio-produttiva del territorio e congiuntamente allo sviluppo del settore economico” (segue l’elenco delle 10 opere).

Riteniamo importante e coerente l'Atto assunto dalle Amministrazioni territoriali, sopra riportate, riguardo ai programmi e la selezione delle priorità adottate. Atti e coerenza, in linea con la vocazione di centro propulsore che deve svolgere un'Amministrazione pubblica, eletta per promuovere lo sviluppo socio-produttivo del proprio territorio. Al contrario di questa coerenza, stiamo assistendo, anche negli ultimi tragici eventi del terremoto, alla ripresa di una *ripresa della propaganda d'immagine, fatta di eclatanti annunci con tanto di tabelle di finanziamenti ma priva dei relativi atti che consentono il reale avvio dei lavori.*

La FILLEA CGIL, con questo lavoro, vuole, da un lato, combattere queste forme di demagogia, aventi la sola prospettiva di una ripresa della propaganda d'immagine, dall'altro, lavorare, invece, come hanno fatto le Amministrazioni, affinché si realizzi la tratta Milano Genova - Terzo Valico dei Giovi.

Questo, crediamo serve al nostro Paese, soprattutto oggi che ci troviamo dentro una crisi economica la quale, per affrontarla servono misure economiche e non propaganda da spettacoli del "**Bagaglino**" poiché, abbiamo appurato che anche l'addebito del CIPE del 6 marzo 2009, i finanziamenti decisi *sono molto meno di quelli enunciati.*

Infatti, la Delibera CIPE di che trattasi, è stata reclamizzata con un impegno di spesa di **16,600 milioni di euro**, che, nella realtà contabile, si riducono a poco più di 4 miliardi di euro i quali, *si potranno cominciare ad allocare, sui singoli progetti, solo dopo l'assestamento di bilancio della finanziaria per il 2010, vale a dire dopo il mese di giugno 2010.*

Questo modo di governare si traduce, per il Paese, in consistenti ritardi nella produzione delle opere, forti contrazioni nello sviluppo occupazionale, un enorme danno al sistema delle imprese con altrettanti danni per l'intera economia nazionale.

Per scongiurare questo pericolo e raggiungere lo scopo che **le opere infrastrutturali si possono e si devono fare**, ci siamo prefissati, con questo lavoro, di dare una "scossa", affinché **i lavori siano fatti nei tempi e con i costi convenuti negli Atti contrattuali.**

ELABORAZIONE A CURA DELLA FILLEA CGIL
DIPARTIMENTO SINDACALE EDILI

FONTE:

RFI

ITALFER

TAV

DOCUMENTI REGIONE LIGURIA

DOCUMENTI REGIONE PIEMONTE

"IL SOLE 24 ORE"

"IL SECOLO XIX"