

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

OGGETTO DELL'INTERVENTO

Il progetto n. 24 della rete europea TEN-T riguarda il potenziamento dell'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa e si prefigge di collegare in maniera efficiente ed ecologicamente sostenibile il Mediterraneo con la Renania e il Mare del Nord, puntando ad accrescere la competitività del trasporto ferroviario merci, attraverso la riduzione dei costi operativi, il miglioramento della capacità tecnica e la velocizzazione dei servizi.

In particolare, quale componente del corridoio “dei due mari”, il progetto, oltre a contribuire ad un **miglioramento dei collegamenti** a livello internazionale, mira a sviluppare il sistema di trasporto nazionale (fra Genova e i mercati del Piemonte e della Lombardia) determinando **vantaggi per i traffici in termini di tempo, affidabilità e sicurezza**.

Più specificamente, l'attivazione della linea AV/AC permetterà di **aumentare** sensibilmente, rispetto all'attuale situazione, **il numero e la velocità dei treni in circolazione**; inoltre il tracciato, grazie alle minori pendenze, consentirà la produzione del servizio a mezzo di convogli più lunghi e di peso maggiore, contribuendo in tal modo all'**incremento della competitività del trasporto ferroviario rispetto alla strada e ampliando il bacino potenziale di riferimento** del porto e delle imprese genovesi, come conseguenza della complessiva riduzione dei costi e dei tempi del trasporto consentita dall'infrastruttura.

L'opera favorirà l'**integrazione fra porti, ferrovia e retroportualità** garantendo, tramite le interconnessioni della Bretella di Voltri, la relazione diretta verso i porti di Voltri, Savona e Vado Ligure e, tramite il bivio Campasso, verso il porto di Sampierdarena.

Da ultimo, il complesso di linee e di rami di raccordo che costituirà la nuova infrastruttura di valico, consentirà di **accrescere l'accessibilità al capoluogo ligure**, contribuendo alla realizzazione, unitamente agli indispensabili interventi di potenziamento del nodo ferroviario previsti, di una vera e propria rete che potrà essere dedicata al traffico metropolitano, est-ovest e nord-sud.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il tracciato si sviluppa per 53,9 km, 38,9 dei quali in galleria, ed è collegato alla linea esistente attraverso quattro interconnessioni lunghe complessivamente 14 km.

In particolare, la nuova infrastruttura AV/AC 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. 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 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. In particolare, per garantire la sicurezza in accordo 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'altro.

Tempi attuali	Genova - Milano: 91 min.	Genova - Torino: 103 min.
Tempi sulla nuova linea	Genova - Milano: 58 min.	Genova - Torino: 71 min.

Soggetti coinvolti	Unione Europea, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, Province di Genova, Alessandria e Pavia, RFI, Italferr, Autorità portuale di Genova, Comuni localizzati sulla direttrice della linea. Il general contractor è COCIV, partecipato da Impregilo (54%), Condotte (21%), Tecnimont (20%) e CIV (5%).
Comuni interessati	L'opera interessa direttamente 12 Comuni presenti sul tracciato, tra cui i principali sono Genova, Milano, Novi Ligure, Tortona, Alessandria; indirettamente, tutta l'Italia nord-occidentale.
Rilevanza geografica	Comunitaria

STATO DI AVANZAMENTO

Progettazione

Il 29 settembre 2003 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale. In tale sede è stato stabilito il costo complessivo delle opere, pari a 4,719 miliardi di euro, da anticipare da parte di RFI per la realizzazione delle opere prioritarie.

Il consorzio Cociv, general contractor del progetto, 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. Il Comune di Genova ha approvato il progetto con D.G.C. n. 1261 del 15/12/2005. La progettazione definitiva è stata infine approvata con delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006.

Cantiere

La realizzazione dell'opera era prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel Consorzio Cociv sulla base dei rapporti instaurati con la convenzione stipulata dalla TAV Spa nel novembre 1992.

Nel corso degli anni sono stati effettuati scavi geologici preventivi all'opera e mai conclusi.

I lavori di cantierizzazione prevedono la realizzazione delle strade di cantierizzazione, tra cui il collegamento casello autostradale Cornigliano - Borzoli - Val Chiaravagna e la strada di Pontedecimo. A fine lavori tali strade saranno messe a servizio della mobilità urbana, per contribuire al miglioramento di quest'ultima.

Si prevede un'articolazione dei lavori di realizzazione in sei lotti costruttivi e una durata complessiva dei cantieri di 8,5 anni circa, cui seguirà una fase di pre-esercizio di tre mesi. In particolare, i tempi di realizzazione e il costo dei singoli lotti è sintetizzato nella tabella seguente:

Lotti Costruttivi	Tempi	Costo (milioni di euro)
1° Lotto	37 mesi	500
2° Lotto	54 mesi	1.100
3° Lotto	59 mesi	1.270
4° Lotto	48 mesi	1.340
5° Lotto	40 mesi	1.200
6° Lotto	26 mesi	650

Il CIPE, nella seduta del 18 novembre 2010 (in cui esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013), ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi".

Considerata l'importanza del progetto nella rete TEN-T, nel collegare il Mar Mediterraneo con il Nord

Europa, risulta indispensabile l'aspetto di interfaccia con i trafori alpini (Loetschberg e Gottardo). In data 29 luglio 2011 è stato firmato l'accordo tra RFI e Consorzio Cociv per l'avvio dei cantieri del primo lotto costruttivo e l'11 novembre del 2011 è stato firmato dalle due parti l'atto integrativo operativo per poter procedere ai primi lavori che comprendono la realizzazione della galleria che dal casello autostradale di Genova aeroporto andrà verso la strada diretta a Scarpino. Il materiale di risulta dalle prime fasi dei cantieri del Terzo Valico verrà utilizzato per il ribaltamento a mare di Fincantieri.

Sono attivi i Tavoli Tecnici Interistituzionali propedeutici alla definizione della collocazione dello smarino, all'approvvigionamento e all'individuazione delle ricollocazioni in relazione ai fondi P.R.I.S. secondo la LR n. 39 del 03/12/2007 "Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.) per agevolare la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali attraverso la ricerca della coesione territoriale e sociale. Modifiche alla Legge Regionale 3 dicembre 2007 n. 38".

In data 20/12/2011 sono state firmate le convenzioni Quadro ed Attuative per il conferimento dello smarino.

FINANZIAMENTO

- 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 General Contractor (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 in parte sui ricavi di mercato (15%) e in parte su 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'aumento del progetto preliminare di 148 milioni di euro per l'aggiornamento monetario del costo dell'opera, portandolo all'ammontare 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 4.962 milioni di euro³.
- Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo 2009, prende atto della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche, in cui il Terzo Valico è inserito tra le infrastrutture strategiche con valore di costo pari a 5.060 milioni di euro, disponibilità da contributi statali per 197 milioni di euro e fabbisogno per 4.863 milioni di euro.
- Nel quadro di dettaglio relativo alla Delibera CIPE del 6 marzo 2009 articolato all'interno dell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, l'asse AV/AC Milano-Genova, prima fase, viene inserito tra gli interventi funzionali al riassetto del sistema ferroviario, prevedendo risorse per 500 milioni di euro (a valere per 400 milioni su risorse della legge obiettivo, e per 100 milioni su fondi FAS). Più specificamente, le stime relative al tiraggio cassa riferiscono un utilizzo delle risorse previste pari a 150 milioni di euro nel 2010, a 200 milioni nel 2011 e ulteriori 150 milioni dopo il 2011.
- Il CIPE, nel corso della seduta del 6 novembre 2009, provvede all'approvazione di un primo lotto costruttivo della linea Milano-Genova, con un'assegnazione complessiva di 500 milioni di euro, di cui 400 milioni a valere su risorse della legge obiettivo e 100 milioni sul Fondo Infrastrutture.
- Attraverso la Legge 23 Dicembre 2009, n. 191 (Legge finanziaria 2010) si procede all'approvazione

³ Nel dicembre 2005, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria relativa al progetto definitivo della linea AV/AC "Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi", quantificando in 112 milioni di euro il costo aggiuntivo delle prescrizioni, sì che il valore complessivo dell'opera risultasse pari a 4.979 milioni di euro; tale valore di costo verrà successivamente contenuto a 95 milioni di euro (nota MIT n. 17847/2006/sp) al fine di non superare il limite indicato per l'intero sistema AV/AC nel decreto interministeriale del 24 novembre 2004, e sarà stabilito che l'onere residuo di 17 milioni di euro rimanga a carico del soggetto aggiudicatore.

di una norma (art. 2, commi 232-233) in base alla quale, limitatamente ai progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma nazionale delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori rispettivamente a 2 miliardi di euro e 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo, il CIPE può autorizzare l'avvio dei lavori per singoli lotti costruttivi qualora questi ultimi siano integralmente finanziati e costituiscano almeno il 10% del costo complessivo dell'opera⁴.

- Il CIPE, nella seduta del 13 maggio 2010, provvede a rendere disponibili risorse stanziati nel 2009, rimaste bloccate nel corso delle procedure di approvazione dei piani e delle opere. Con riferimento alle infrastrutture ferroviarie, si è proceduto all'approvazione del contratto di programma FS (aggiornamento 2009) in conseguenza alla quale sarà possibile destinare fondi, per un totale di 4,8 miliardi di euro, per la realizzazione di alcune grandi opere (tra cui la linea AV/AC Milano-Genova) finanziate solo per alcuni lotti parziali. In particolare, in merito al Terzo Valico, il primo lotto costruttivo viene inserito nel contratto di programma delle Ferrovie che, dunque, si impegnano ad utilizzare i fondi stanziati per realizzare l'opera (500 milioni di euro nel 2009 e 220 nel 2008).

In particolare, l'aggiornamento 2009 del CdP, oltre ad indicare un costo di investimento pari a 5.400 milioni di euro⁵, riferisce che il valore del lotto costruttivo finanziato ammonta a 720 milioni di euro, di cui 220 milioni risultano già contabilizzati al 31/12/2009, mentre 500 milioni sono ancora da contabilizzare. L'articolazione delle risorse è la seguente:

Fonti	Milioni di euro
Fonti Stato già contrattualizzate (CdP agg. 08)	220
Legge Obiettivo	400
FAS	100
Totale	720

Il valore dei lotti da avviare è pari a 4.680 milioni di euro, ancora integralmente da contabilizzare⁶.

- Le più recenti stime⁷ relative al costo a vita intera del progetto riferiscono un valore pari a 6.200 milioni di euro, superiore a quanto approvato dal CIPE nel 2009 di 1.140 milioni. Causa principale di questo aumento di spesa sono gli adeguamenti progettuali conseguenti a normative, emanate o divenute vigenti successivamente alla delibera n.80/2006, che comportano un costo pari a 532 milioni di euro. Tali adeguamenti normativi fanno riferimento alle nuove modalità degli espropri, alla sicurezza nelle gallerie ferroviarie, alla nuova modalità di gestione dei materiali di risulta degli scavi e all'ottemperanza alle norme per l'interoperabilità ferroviaria. Tenendo conto dei finanziamenti disponibili (720 milioni di euro), il fabbisogno residuo ammonta a 5.480 milioni.

DOCUMENTAZIONE TECNICA

- Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che conferisce al Governo una delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive.
- Delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 con la quale, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, il CIPE ha approvato il primo Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito del "Corridoio plurimodale tirrenico - Nord Europa" alla voce "Sistemi ferroviari", l'asse ferroviario Ventimiglia - Genova - Novara - Milano (Sempione).

⁴ Art. 2, comma 232, lett. a: "in casi di particolare interesse strategico, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può essere consentito l'utilizzo della procedura di cui al presente comma anche in caso di copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il 10 per cento del costo complessivo dell'opera".

⁵ Tale valore, come specificato nella Relazione Informativa sull'aggiornamento 2009 al CdP 2007-2011, recepisce le risultanze degli approfondimenti tecnico-economici della stima complessiva delle opere, effettuati al fine di valutarne la congruità in relazione al tempo trascorso dall'anno di avvio dei lavori (originariamente previsto nel 2006).

⁶ Si pianifica un fabbisogno pari a 1.100 milioni di euro nel 2011 e di 3.580 milioni a partire dal 2012 (aggiornamento 2009 al CdP MIT-RFI 2007-2011, Tab. A1).

⁷ Fonte: RFI, luglio 2010.

- Delibera CIPE n. 78 del 29 settembre 2003 di approvazione della progettazione preliminare, con prescrizioni e raccomandazioni, unitamente allo Studio di Impatto Ambientale.
- Delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006 di approvazione del progetto definitivo “Terzo Valico dei Giovi” Linea AV/AC Milano - Genova.
- LR n. 39 del 03/12/2007 “Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.) per agevolare la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali attraverso la ricerca della coesione territoriale e sociale. Modifiche alla Legge Regionale 3 dicembre 2007 n. 38”.
- Contratto di Programma 2007-2011 (parte investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI sottoscritto il 31 ottobre 2007. Aggiornamento 2008 (marzo 2008).
- Implementation of the Priority Projects – Progress report (Commissione Europea, giugno 2010).
- 5° Rapporto per l’VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici “L’attuazione della legge obiettivo” (luglio 2010).
- 8° Allegato Infrastrutture alla DPF 2011-2013 (settembre 2010), nel quale l’opera “Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi” è inserita tra le infrastrutture strategiche del “Quadro programmatico prioritario 2010-2013”.
- Delibera CIPE 18 novembre 2010, n. 84 con la quale il CIPE autorizza l’avvio alla realizzazione dei lotti costruttivi. Tale delibera è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n.133 del 10 giugno 2011.
- Atto integrativo operativo relativo al primo lotto costruttivo firmato da RFI e consorzio COCIV l’11 novembre 2011.
- Convenzioni Quadro e Attuativa per il conferimento dello smarino firmate il 20/12/2012

INTERVENTI CORRELATI

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 previsti e finanziati:

- il potenziamento infrastrutturale linea Genova - Voltri/Brignole (Nodo ferroviario).
- I Progetti Grandi Stazioni per le stazioni di Genova Principe e Genova Brignole.
- 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 stata completata (il soggetto proponente è AMIU, azienda genovese per i rifiuti urbani).

Sono inseriti nella programmazione nazionale, ma non finanziati, i seguenti interventi correlati:

- 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.
- Il quadruplicamento della Tortona - Voghera.
- L'adeguamento della tratta della Alessandria - Novi Ligure.
- L'adeguamento di alcune tratte della Alessandria - Novara.
- L'allegato viabilità di Pontedecimo, opera di cantierizzazione del Terzo Valico.

INFRASTRUTTURE INTERESSATE

- 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).
- Hub di Alessandria.
- Nodo Ferroviario di Genova.
- Nodo Autostradale di Genova.
- Trafori alpini del Lotschberg 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: 2016 per il tunnel del Gottardo e 2019 per il tunnel del Monte Ceneri).

Analisi SWOT: Terzo Valico dei Giovi

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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; ▪ 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; ▪ 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; ▪ l'incremento dell'accessibilità migliorerà l'attrattività 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"> ▪ Necessità di reperire ancora 5,480 milioni di euro di cui 1,140 milioni di euro di aumento rispetto alla stima di costo iniziale); ▪ 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 avanzato (asse Torino – Milano – Bologna – Roma – Napoli – Salerno), con il rischio di avere minori potenzialità di sviluppo; ▪ 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.
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. Possibile connessione anche con la linea ferroviaria costiera della Francia se Nizza prolunga l'Alta Velocità sino a Ventimiglia e si completa il raddoppio ferroviario Del Ponente Ligure 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 socioeconomica 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 urbana; ▪ l'opera dovrà necessariamente essere terminata prima dell'apertura del valico del Gottardo (2016), altrimenti si rischierà che parte delle esportazioni/importazioni dal nord Italia avvengano via porti nordeuropei, collegati con linee alta velocità/alta capacità; ▪ rischio che Genova sia by-passata da parte dei servizi internazionali passeggeri Milano - Nizza e Zurigo - Nizza.

PROGETTO DEFINITIVO TRACCIATO "TERZO VALICO"

