



[www.aecitalia.org](http://www.aecitalia.org)

MEMBER OF:



ASSOCIATIONS EUROPEENNE DES CHEMINOTS \* SEZIONE LOMBARDIA  
**INFORMATIVA**

(DIFFUSA ESCLUSIVAMENTE VIA E-MAIL – [aec.lombardia.it@gmail.com](mailto:aec.lombardia.it@gmail.com))

---

**26 FEBBRAIO 2022**

A TUTTI I SOCI/SIMPATIZZANTI DI **AEC LOMBARDIA**  
e, p.c., a tutti i Membri del Consiglio Nazionale di **AEC ITALIA**

Gentilissimi, con l'odierna informativa vi segnalo:

- Un mio articolo (pubblicato da Mobility Magazine) sui potenziali vantaggi della realizzazione del Terzo Valico Ferroviario (in allegato);
- L'appuntamento mensile di UTP a tema I TRASPORTI A GENOVA E NEL PONENTE LIGURE (secondo allegato).

Vi comunico inoltre che presentazioni del webinar del 15 u.s., svolto in collaborazione con ALDAI-Federmanager, sono disponibili cliccando [qui](#).

Un cordiale saluto,

***Massimo Ferrari***

*Segretario Regionale AEC Lombardia*

LA DIFFUSIONE DELLA PRESENTE **INFORMATIVA** È AUTORIZZATA ED AUSPICATA. RINGRAZIO COLORO CHE CONTINUANO A SEGNALARE EVENTI E ATTIVITÀ D'INTERESSE.

*Per non ricevere più questa INFORMATIVA è sufficiente rispondere alla mail di diffusione con un semplice "NO".*

*L'archivio delle INFORMATIVE è consultabile [qui](#).*



## Dibattito

### Quali vantaggi potrebbe portarci il Terzo valico?

Recentemente il premier Mario Draghi ha visitato i cantieri del Terzo Valico in corso di realizzazione tra Genova e Tortona.

Il completamento dell'opera, pur con i ritardi cumulati, dovrebbe concludersi entro la fine del 2025. Meno di quattro anni, dunque, entro il lasso temporale previsto dal PNRR.

Almeno questo grande intervento - che pur agli esordi aveva sollevato non poche contestazioni dai soliti comitati "contro tutto" - lo porteremo a casa in tempi ragionevoli.

Già, ma a cosa potrà servire il Terzo Valico? La galleria di base sotto gli Appennini era stata pensata per favorire il flusso di merci su rotta dal porto di Genova alle città dell'asse renano, al conglomerato industriale della Ruhr, su fino al porto di Rotterdam, evitando la lunga circumnavigazione dello Stretto di Gibilterra. All'Italia conviene che le merci provenienti dall'Oriente, attraverso Suez, trasbordino sul proprio territorio, anche per introitare l'Iva.

Ma è probabile che, se non fosse per i vincoli posti dalla Svizzera al passaggio dei Tir, gli italiani (e l'Unione Europea) avrebbero sì auspicato un riequilibrio modale in favore della rotta, ma senza fare (poco o nulla) per attuarlo in concreto.

Grazie alla Confederazione, che ha realizzato a proprie spese i trafori di base del Lotschberg e del Gottardo, raddoppiando così la potenzialità delle ferrovie transalpine, anche noi siamo stati indotti ad investire sul Terzo Valico.

Naturalmente è auspicabile che i lunghi treni merci non passino per il nodo di Milano e per la linea Monza - Lugano, già quasi saturata e che non ci decidiamo a potenziare.

Per fortuna esistono delle alternative più ad ovest: la linea Novara - Luino - Bellinzona, verso il Gottardo, e la linea Novara - Domodossola verso il Sempione ed il Lotschberg.

E, infatti, molti treni merce passano già da lì.

Anche se ciò ha comportato il sacrificio del traffico passeggeri (completamente cessato tra Oleggio e Laveno e ridotto sulla linea del Cusio, pur in presenza di cittadine di una certa importanza, come Borgomanero ed Omegna che meriterebbero un servizio migliore).

Comunque, basterebbero alcuni interventi relativamente ridotti - come il raddoppio tra Novara Vignale ed Oleggio e qualche potenziamento tra Novara ed Alessandria (per non penalizzare anche il traffico pendolare verso Mortara - Milano e verso Valenza - Pavia) per soddisfare in buona misura la futura domanda degli spedizionieri.

Pensiamo, invece, alle opportunità per il traffico passeggeri che il Terzo Valico può schiudere. Si è detto (con qualche ottimismo) che la nuova linea veloce ridurrebbe ad un'ora i tempi di percorrenza da Genova a Milano ed a Torino, ripristinando così i fasti del cosiddetto "triangolo industriale", locomotiva trainante del Paese, come negli anni Sessanta, quando addirittura si parlava di GeMiTo, una metropoli tripolare che in futuro sarebbe davvero collegata da treni veloci e frequenti in un'ora lungo ogni lato del triangolo.

Genova - dopo un lungo periodo di relativa decadenza ed emarginazione - rientrerebbe finalmente nella rete nazionale ad alta velocità.

Qui, però, torna in gioco il problema dei collegamenti tra il capoluogo ligure e la capitale. Storicamente le relazioni (diurne e notturne) Torino - Genova - Roma erano affidate alla dorsale tirrenica, in alcune tratte della quale (soprattutto in Maremma) si ottenevano ottime velocità di punta della rete storica.

Ma poi, nonostante alcune migliorie, come il bypass Maccarese - San Pietro alle porte di Roma, la Tirrenica è stata sostanzialmente declassata.



I convogli internazionali da Parigi e dalla Costa Azzurra sono cessati, mentre Torino si è defilata, agganciandosi all'Alta Velocità via Milano.

Genova ha provato a scommettere su qualche Freccia istradata via Pisa e Firenze, ma i tempi di percorrenza non sono entusiasmanti (solo la corsa di prima mattina scende di poco sotto le quattro ore) e, soprattutto, le frequenze sono penalizzate dalla linea del Levante Ligure, tortuosa e sovraccarica di convogli pendolari e navette turistiche nelle Cinque Terre.

Per mezzo del Terzo Valico si otterrebbero le stesse prestazioni (quattro ore di viaggio), ma con frequenze intense durante l'intera giornata, previo cambio a Milano Rogoredo. Meglio ancora, si potrebbero istituire alcune corse dirette, con qualche intervento di riqualificazione della linea Voghera – Piacenza, che è già elettrificata e a doppio binario.

In questo caso si potrebbe scendere a tre ore e mezza tra la Lanterna e il Campidoglio, ricucendo anche la relazione con Bologna.

Un ulteriore aspetto interessante del Terzo Valico potrebbe riguardare le relazioni tra Milano e le località balneari della Liguria.

Il treno è sempre stato parecchio utilizzato dai milanesi (e dai pavesi) per raggiungere i centri di villeggiatura estiva ed invernale.

Questo, non tanto perché i tempi di percorrenza fossero particolarmente allettanti, ma per le note difficoltà di circolazione (e, soprattutto, di parcheggio), una volta usciti

dall'autostrada.

Se però davvero ci si sposterà in un'ora tra Milano e Genova Principe, i tempi di viaggio in treno diventeranno migliori rispetto all'automobile.

Oggi occorrono come minimo 2h 15' per arrivare a Rapallo, quasi tre ore per La Spezia, quattro ore per Livorno.

Con un taglio di 30/40 minuti reso possibile dal Terzo Valico, Santa Margherita e Rapallo sarebbero a 1h 30' dalla Madonna, Chiavari e Sestri Levante a 1h45', Monterosso (porta di accesso alle Cinque Terre) a due ore o poco più, Livorno a meno di 3h30'. Difficile far meglio anche per i più strenui cultori del volante.

Naturalmente un discorso analogo vale anche per le corse provenienti da Torino.

Se passiamo ad analizzare il Ponente ligure, il guadagno di tempo sarebbe equivalente, pur scontando il solito "cambio di banco" a Genova Principe, che fa perdere 10/15'. Tuttavia, il Terzo Valico prevede un raccordo diretto verso Voltri, pensato per i treni merci, ma utilizzabile anche per i viaggiatori.

Perciò varrebbe la pena istituire almeno un paio di coppie di corse quotidiane che evitino il nodo di Genova ed effettuino la prima fermata a Savona (1h 30' da Milano).

Il capoluogo ligure non sarebbe declassato, potendo comunque usufruire di altre corse più frequenti verso il Ponente.

In questo caso si potrebbe raggiungere Alasio in poco più di due ore e Sanremo in due ore e mezza.

Un guadagno di tempo ancor migliore che a Levante. Certo, su questa zona incombe il discutibile progetto di raddoppio a monte che allontanerebbe alcuni importanti centri costieri dalla stazione.

Ad Albenga, per esempio, il tempo risparmiato



to col Terzo Valico e col raddoppio sarebbe in gran parte vanificato dalla necessità di usufruire di bus navetta per raggiungere il centro storico.

In compenso, si potrebbero ricucire relazioni internazionali dirette, abbandonate negli ultimi anni.

Col bypass di Genova si potrebbe viaggiare da Milano a Nizza in tre ore o poco più (oggi ne occorrono oltre cinque). E certamente il mercato potenziale non mancherebbe.

Chiaramente tutto ciò implica anche altri interventi di potenziamento e velocizzazione. In primis il quadruplicamento dei binari tra Milano Rogoredo e Pavia per evitare interferenze tra i convogli suburbani e quelli a lunga percorrenza.

Ed anche tra Voghera e Tortona. Ma mi pare che gli interessi in gioco li giustifichino ampiamente.

Si sta ragionando su queste implicazioni nelle sedi decisionali e si stanno pianificando di

conseguenza gli scenari ormai prossimi?

Questo non è dato sapere. Come sempre, la sensazione è che si navighi a vista, rischiando così di non cogliere tutti i risultati che gli ingenti investimenti in corso dovrebbero assicurare.

Massimo Ferrari

Presidente Assoutenti/Utp - Segretario AEC Lombardia

ETS

we design for people

Professionalità, innovazione di processo, tecnologie proprietarie, investimenti in R&S e comunicazione d'impresa, ma soprattutto una inesauribile passione per il proprio lavoro. Queste le ragioni che hanno permesso ad ETS ert di essere tra le migliori 100 Società di ingegneria presenti nel panorama nazionale e tra le prime 1000 Società in Europa per crescita organica.

BIMARCA 2020  
ANAROS 2021  
Techfest FINALIST  
DITECFER  
SIS  
iBIMI  
oice  
AGI  
ISI



**ASSOCIAZIONE  
UTENTI DEL  
TRASPORTO  
PUBBLICO**

**Rappresentante Italiana di EPF  
(European Passenger Federation)**

**Serate UTP 2021/22  
20<sup>a</sup> Stagione – 175<sup>a</sup> Serata  
Mercoledì 2 marzo 2022 - Ore 20:45 – 23:00**

**I TRASPORTI A GENOVA E NEL PONENTE LIGURE**

Dalle idee folli per la Val Bisagno ad un "Progetto Assi" da gestire con filobus ed autobus elettrici sulle linee principali, ai notevoli ritardi su "Nodo ferroviario" e "Terzo Valico", al previsto spostamento a monte della ferrovia tra Finale e Andora che allontanerà la ferrovia dai centri abitati.

Interventi di:

**Fiorenzo Pampolini (UTP Genova)** – Ascesa, gloria ed ennesimo declino del tram nei progetti per la città di Genova e la farsa dei continui cambiamenti di idea sui sistemi da utilizzare.

**Giovanni Gagliardi (UTP Genova)** – Il forte ritardo del Nodo Ferroviario e del Terzo Valico.

**Gian Luigi Taboga (Assoutenti Liguria)** - Le conseguenze dell'ulteriore spostamento a monte della ferrovia nella Riviera di Ponente.

La conferenza si terrà presso la sede di UTP a Milano in via Pietro Borsieri, 4/E (zona stazione Porta Garibaldi/Isola – linee ATM: M2 – M5 – 2 – 4 – 10 – 33 – 70). Per le disposizioni anti COVID è richiesta la prenotazione alla mail sottostante e l'uso della mascherina.

E' possibile collegarsi on-line tramite il link seguente. **Per correttezza nei confronti degli altri partecipanti è richiesto di qualificarsi con nome e cognome al momento dell'ingresso.**

<https://us02web.zoom.us/j/85872320090?pwd=dzJQckRSamlWZFBUKzQwRWwHenZQZz09>

ID riunione: 858 7232 0090 - Passcode: 706961 - **informazioni:** 338 5303168 – mauroanzani@virgilio.it