

Convegno no tav 3° valico 30 maggio 2018

***NO
TAV***



***ALT
TERZO
VALICO***

altraferrovialibera@libero.it info@noterzovalico.org valverdenotav@libero.it

Meno arbitrio nell'uso delle risorse pubbliche

Appello a ministro Graziano del Rio di 42 docenti esperti di trasporti
marzo 2017

"Per quanto riguarda il Terzo Valico Genova-Milano **un'analisi costi-benefici** ancorche' sommaria ha dato **RISULTATI NEGATIVI**. Per tutte queste opere le previsioni di traffico sembrano essere irrealistiche, come e' evidente sia dal confronto storico dei flussi reali sia dalla stima, implicitamente assunta nelle analisi, di un forte aumento della domanda a seguito della disponibilita' dell'opera."

Firmato tra gli altri da Enrico Musso

Ammesso che serva il corridoio Genova - Rotterdam: serve il terzo valico?

Dati di partenza:

- Nel 2017 il porto di Genova ha trattato 2.600.000 TEU/anno. Di questi circa il 60% va verso nord (circa 1.600 TEU/anno)
- meno dell'8% dei TEU sono inviati via ferro
- Eppure le attuali linee sono largamente sottoutilizzate

situazione attuale capacità linee

Linea	max n° treni/giorno x segnalamento	max n° treni/giorno x alimentazione EE (dato RFI)
succursale dei Giovi	480	250
storica dei Giovi	480	125
Ovada		80
Totale		455
treni utilizzando i valichi		280 (stima)
capacità residua		100/150

Perchè non sono utilizzate le attuali linee ferroviarie?

L'81 % del trasporto merci in Italia ha percorrenze inferiori ai 200 km → non vi è la convenienza economica del trasbordo da ferro a gomma.

Mancano i binari in porto!

E mancano i collegamenti ai parchi ferroviari.

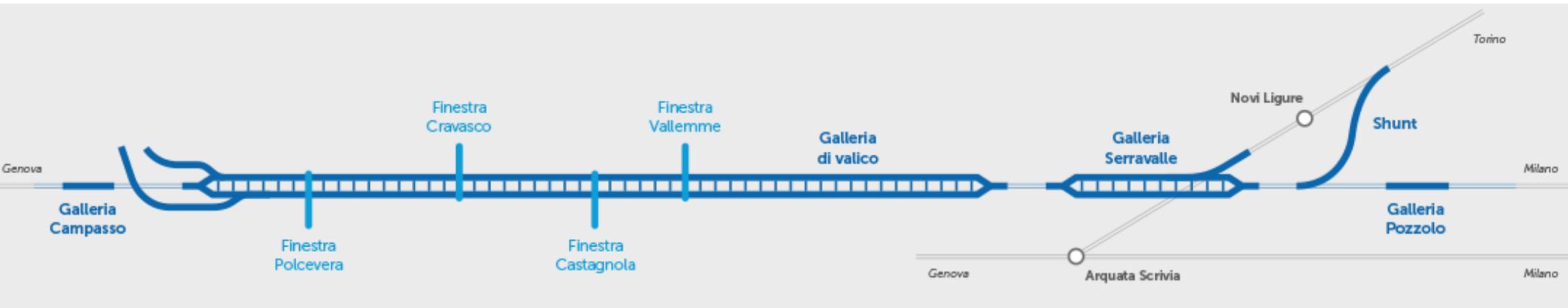
(finalmente lo dice anche il Presidente dell'autorità portuale)

La mancanza del 3° valico non è significativa!

Ha senso una linea AV - AC?

- I treni ad AV non possono andare in gallerie ad AV (220 km/h come il pendolino). La linea di ferma a Tortona: risparmio di 1/4 d'ora
- Max velocità vagoni merci omologati: 120 km/h
- Linea progettata x i merci a 120 km/h e per i passeggeri a 240 km/h
- Ma la linea è per 53 km omotachigrafica – non ha senso coesistenza treni AV con merci

Linea AV -AC



Sagoma gallerie: è vero che le gallerie sono troppo basse?

- Linea dei Giovi: P/C 22
- Linea succursale dei Giovi P/C 22
- Linea Ovada P/C 45
- Linea Savona – Genova P/C 32
- Linea Savona – Torino P/C 32

Sagoma gallerie:

CODIFICA LINEA	TIPO CARRO	ALTEZZA MASSIMA	TIPO DI TRASPORTO	
P/C 80	POCHE	4100	Autostrada viaggiante	
P/C 60	POCHE	3900	Autostrada viaggiante	Carro Modalhor
P/C 50	POCHE	3800		Carro Modalhor
P/C 45	POCHE	3750	High Cube	
P/C 32	POCHE	3620	Casse mobili - Semirimorchi	
P/C 30	POCHE	3600	Container	
P/C 25	POCHE	3550	Container	
P/C 22	POCHE	3520	Container	

Sagoma gallerie:
esistono i carri ribassati!

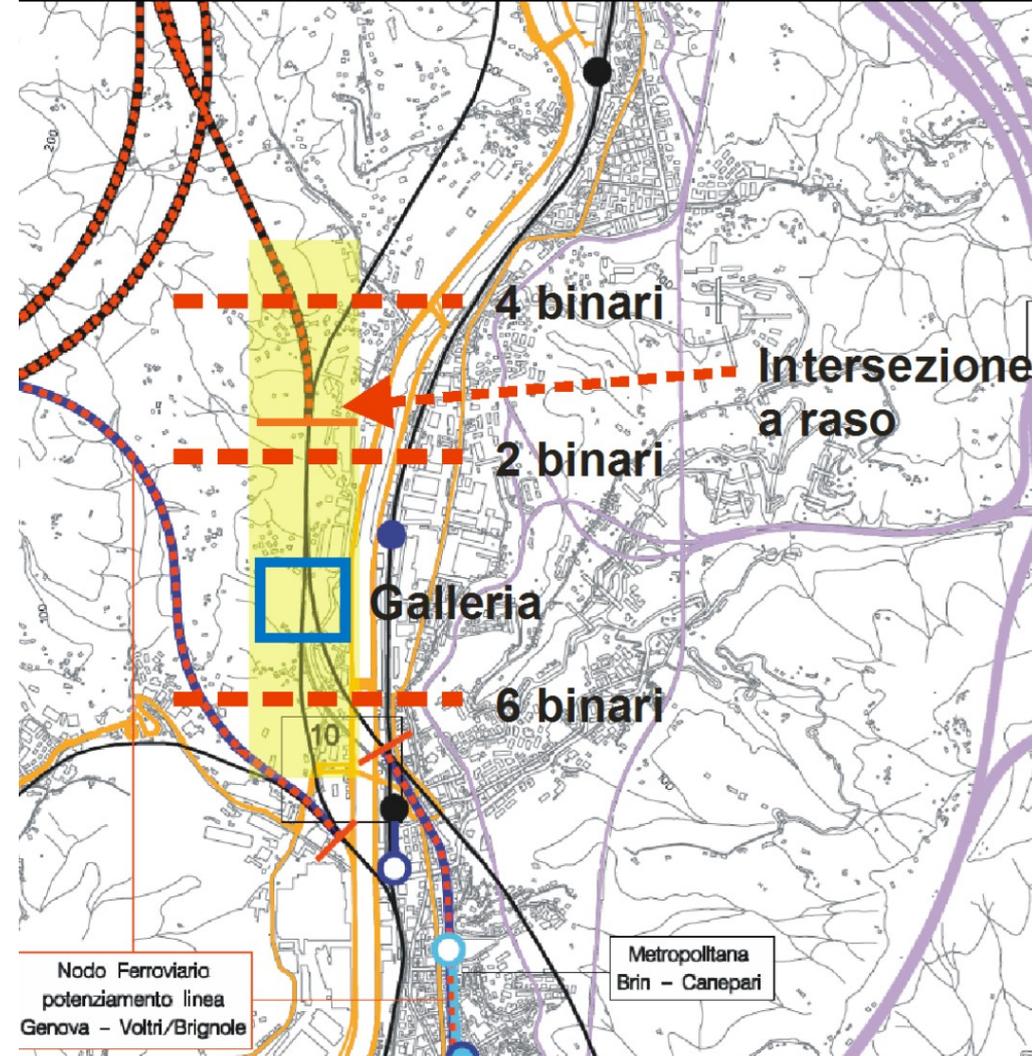
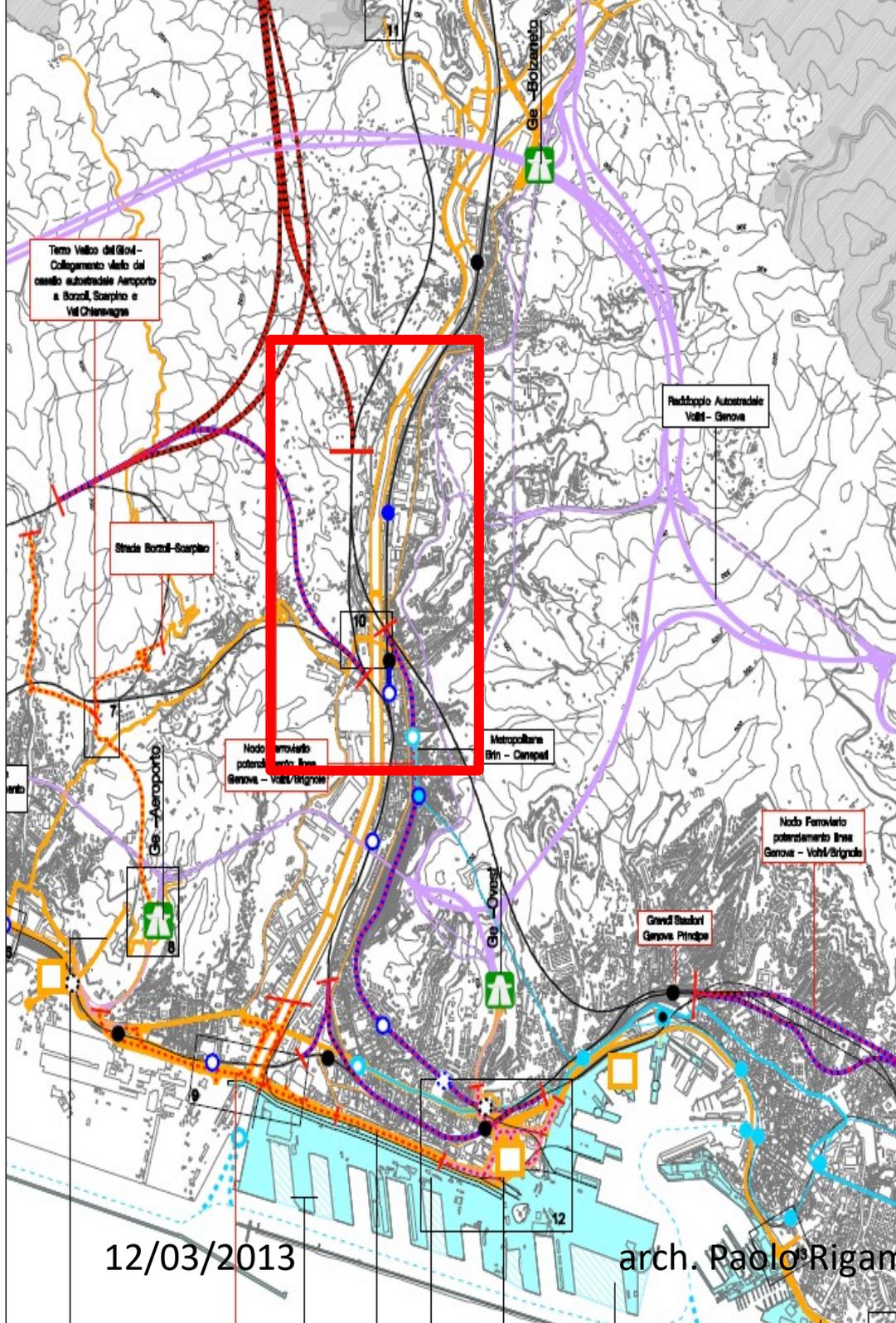


1° errore di progettazione

Nel tratto Bivio Fegino - Sampierdarena avremo una linea a doppio binario su cui confluiscono tre linee a doppio binario:

- a) il terzo valico dei Giovi,
- b) la linea Succursale dei Giovi,
- c) il nodo di Genova con i treni a lunga percorrenza dal Ponente.

Tutti gli incroci sono a raso per cui la capacità delle linee in questo tratto sarà fortemente ridotta. E' come se facessimo confluire tre autostrade in una sola senza neppure realizzare gli svincoli, ma mettendo dei semafori. Ciò implica che il terzo valico sarà alternativo e non complementare alla succursale dei Giovi la quale in sostanza non potrà più essere utilizzata. Ed è già prevedibile il suo abbandono.



LA STROZZATURA DI FEGINO

PENDENZA BINARI DI ACCESSO 16%

2° errore di progettazione

Le linee di connessione esistenti tra i due parchi e l'inizio del terzo valico non sono soggette a nuovi interventi. Esse hanno pendenze analoghe a quelle esistenti nelle attuali linee di valico.

Infatti sono caratterizzati da una pendenza del 16 ‰, con grado di prestazione 18.

In queste condizioni i treni provenienti da Sampierdarena avranno comunque i limiti di peso del grado 18 per cui non vi sarà alcun beneficio dalla realizzazione del terzo valico rispetto alla attuale linea succursale dei Giovi.

2° errore di progettazione

Q.TORBELLA - B/PC FEGINO: trazione elettrica cc 3000 V
 Da Q.Torbella a B/PC Fegino esercizio con SCC (Ge Teglia)
 PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI SINISTRA

Grado di prestazione	Ascesa ‰	Progressiva chilometrica	Distanza parziale	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posto di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari
18	16	0,000		Q.TORBELLA <i>(per Busalla)</i>	106S		
		0,305	0,305	B.POLCEVERA <i>(per Ovada) (da Ge Campasso)</i>			
		1,132	0,827	B.SUCCURSALE <i>(da B/PC Bersaglio)</i>			
		1,513	0,381	B/PC FEGINO			

(a) Q.Torbella e B.Polcevera sono protetti da unico segnalamento.

(d) B.Succursale e B/PC Fegino sono protetti da unico segnalamento.

GE CAMPASSO - B.SUCCURSALE: trazione elettrica cc 3000 V
 Da Ge Campasso a B.Succursale esercizio con SCC (Ge Teglia)
 PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI SINISTRA

Grado di prestazione	Ascesa ‰	Progressiva chilometrica	Distanza parziale	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posto di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari
18	16	2,907		GE CAMPASSO <i>(per B.Rivarolo) (da B.Polcevera)</i>	106C		679-227
		4,884	1,977	B.SUCCURSALE			

(c) Nel tratto Ge Campasso - B.Succursale il binario pari è tolto d'opera; la circolazione avviene sul binario dispari.

(v) Inizio zona codificata progr. km 3,670.



3° errore di progettazione

L'AD di RFI ha dichiarato che dovranno transitare treni da 2000 t

La massa massima trainabile dipende da:

- potenza locomotive
- resistenza organi d'attacco (cfr P.G.O.S.)

La linea succursale dei Giovi ha pendenza del 17 x 1000 e **grado di prestazione 18**

Il terzo valico avrà pendenza del 12,5 x mille e **grado di prestazione 13**

3° errore di progettazione

TABELLA 20

Massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco - Treni di materiale ordinario trainato da locomotive e senza locomotive attive in coda

GRADI DI PRESTAZIONE															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
MASSIMA MASSA RIMORCHIABILE IN DECATONNELLATE															
250	250	250	250	244	235	224	214	203	194	183	173	166	158	152	145

GRADI DI PRESTAZIONE															
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
MASSIMA MASSA RIMORCHIABILE IN DECATONNELLATE															
137	130	123	118	114	111	104	101	95	90	87	83	80	74	69	

3° errore di progettazione

linea	max grado di prestazione della linea	max massa rimorchiabile singola trazione	max massa rimorchiabile doppia trazione
Linea Succursale dei Giovi	18	1.300 t	2.340 t
Linea storica dei Giovi	29	800 t	1.440 t
Linea per Ovada	18	1300 t	2.340 t
Quadrivio Torbella - Bivio Fegino (1,5 km)	18	1.300 t	2.340 t
Ge Voltri mare - Ge Borzoli	12	1730	3114

3° errore di progettazione

Il 3° valico comincia a Fegino:

- da porto Sampierdarena a Fegino G.P. 18
- da porto Voltri a Fegino G. Prest. 12

Il terzo valico ha il grado di prestazione **13** per cui
max massa rimorchiabile: 1660 t,
oggi con doppia trazione trasporto 2300 t

Proposte

- Acquistare e utilizzare nuovi locomotori più potenti e la doppia trazione (costo locomotore: 4-5 M€)
- Implementare e modificare l'alimentazione elettrica a 15 kV/16,7 Hz c.a. anzichè l'attuale 3 kV c.c. Linee atte al recupero energetico.
- Completamento nodo ferroviario di Genova da Voltri a Pieve Ligure

Altri progetti: ing. Navone, 1905

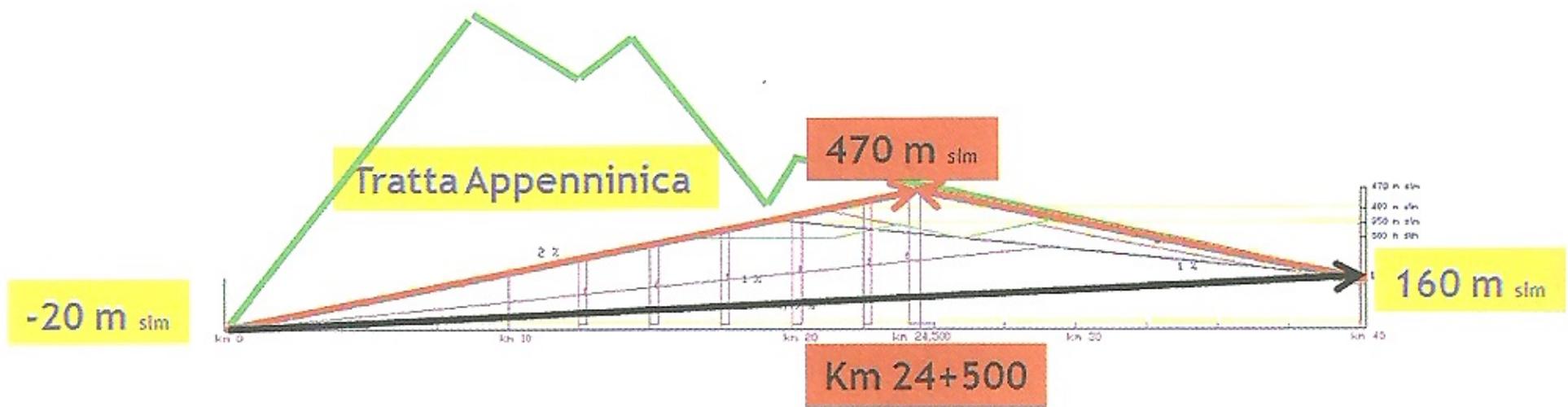
Quinci, formato il fascio nello Scalo, cui dovrebbe sorgere intorno un vasto Parco per carri esteso a tutta la parte piana della vallata, sarebbero condotti, appo l'allacciamento, ad imboccare un tunnel di circa 20 chilometri di lunghezza (ma scomponibile in tronchi) diretto nelle viscere dell'Apennino dalla Secca a Rigoroso evitando tutti i contorcimenti vallivi e l'elevazione della soprastante montagna.

La linea sboccando poscia, in opposta convalle, entro la bassa e profonda solcatura dello Scrivia, potrebbe proseguire, rasente l'alveo, per Tortona; diretta attraverso il Po ed il Ticino, nella Stazione di smistamento della città di Milano ove, dal lato occiduo di questa, troverebbe aperta la via alla Stazione Centrale.

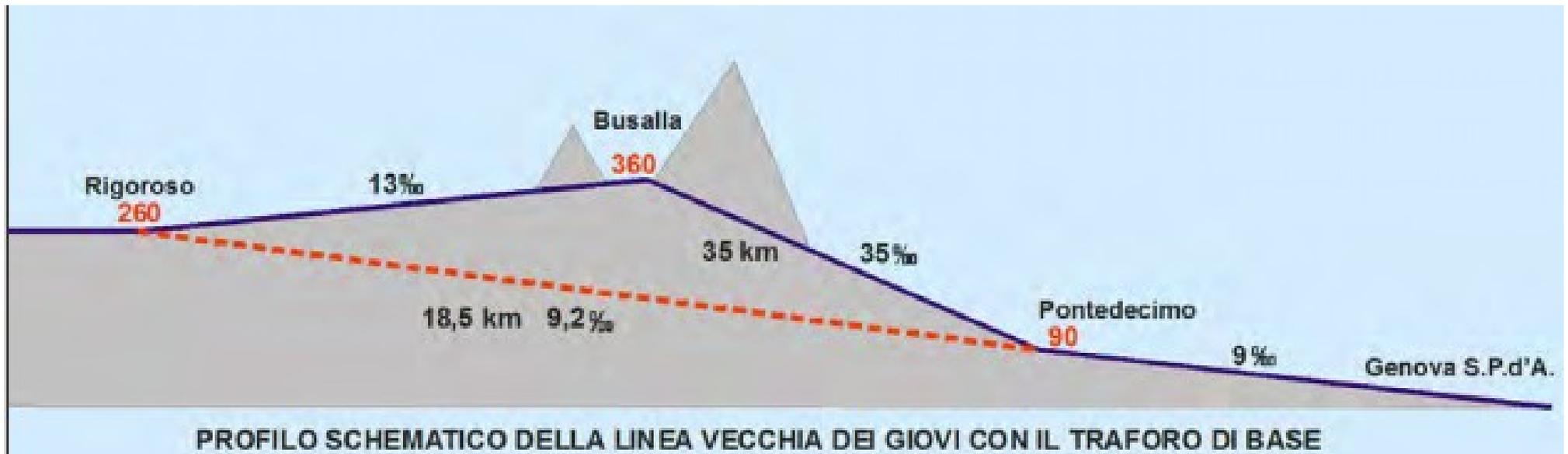
Il suo itinerario correndo per un lungo e quasi non interrotto rettilineo di 125 chilometri (130 fino alla Stazione centrale) e disposto quasi in piano, dovrebbe seguire per livellette quotate sotto un punto culminante di metri 235 sul livello del mare, e limitate ad un massimo di pendenza inferiore all'8 per 1000.

Altri progetti: il bruco, 2009

pendenza < 8 per mille



Altri progetti: arch. Rigamonti, 2012



Altri progetti

Gli altri progetti presentati in tempi diversi e da soggetti diversi hanno in comune:

- Lunghezza della galleria circa la metà del progetto COCIV
- Una pendenza < 10 x mille

Che fare immediatamente?

Binari in porto e connessioni con i parchi completando la linea del Campasso

Connessione camerone di Borzoli con la linea Succursale

Potenziamento della linea elettrica per aumentare la capacità delle linee a 480 treni/giorno

Per i passeggeri:

- Quadruplicamento Pavia – Milano
- Quadruplicamento Voghera - Tortona

Amianto – i limiti della legge sistema di campionamento

Il DM 161/12 recita:

I campioni da portare in laboratorio o da destinare ad analisi in campo dovranno essere privi della frazione maggiore di 2 cm (da scartare in campo) e le determinazioni analitiche in laboratorio dovranno essere condotte sull'aliquota di granulometria inferiore a 2 mm. La concentrazione del campione dovrà essere determinata riferendosi alla totalità dei materiali secchi, comprensiva anche dello scheletro campionato (frazione compresa tra 2 cm e 2 mm).”

ABBIAMO UN EFFETTO DILUIZIONE!

ARPAL ha adottato il sistema di campionamento dato dalla normativa sulle bonifiche → il COCIV ha fatto ricorso al TAR ed a vinto!

Amianto – i limiti della legge

Limiti di concentrazione

L'attuale limite di concentrazione oltre il quale considerare le rocce amiantifere un rifiuto è **1000 mg/kg** ex DPR 120/17

L'Istituto Superiore di Sanità aveva proposto il limite a **100 mg/kg**, ma il governo si è opposto con la motivazione:

*“La modifica del limite, peraltro, **rischia di paralizzare opere importanti**, pur non recando benefici ambientali.*

*Qualora il limite di riferimento sull'amianto venisse ridotto dai 1.000 mg/Kg attuali (limiti assunti in alcuni progetti di opere importanti come quelle della **Gronda di Genova o del Terzo Valico del Giovi**) ai 100 mg/Kg, la gran parte dei materiali di zone amiantifere dovrebbe essere smaltita con imponenti aumenti di costi.”!!!*

Amianto

Inquinamento atmosferico

Non esistono limiti di concentrazione dell'amianto in aria.

Protocollo Regioni Piemonte e Liguria fissano il limite a 1f/l da direttiva sulle bonifiche affermando che: *“Come limite di riferimento, un valore guida e stato valutato dall'O.M.S. in 1 fibra al litro (f/l)”*

Dimenticando che l'OMS nello stesso documento afferma:

ricosciuto l'impossibilità di individuare per l'amianto una concentrazione nell'aria che rappresenti un rischio nullo per la popolazione”.

”l'esposizione continua per l'intera vita della popolazione generale ad 1 fibra/litro (...) comporta un eccesso di rischio cancerogeno compreso tra 1 e 100 casi per milione di esposti”