

NUOVO TRAFORO, ADEGUAMENTO DELLA LINEA STORICA E PIÙ BINARI IN LOMBARDIA

«Terzo Valico e linee per il nord, la svolta nel 2021»

Gentile, numero uno di Rfi: «Milano e Torino saranno più vicine». L'incognita dell'imbuto di Tortona

IL RETROSCENA

UNA BUONA notizia e una cattiva: i lavori per potenziare la rete ferroviaria proseguono e puntano a contenere entro un'ora i tempi di percorrenza tra Genova, Milano e Torino; la mancata realizzazione di alcune opere accessorie, pur in progetto, rischiano di azzeppare il processo, su tutti gli interventi sul nodo di Tortona. Così Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi, società delle infrastrutture del Gruppo Fs, disegna il futuro dei collegamenti ferroviari di Genova. «Stiamo lavorando per velocizzare la linea esistente, in direzione Milano e verso Torino, indipendentemente dal quadruplicamento. Procederemo per fasi: la prima sarà operativa fra il 2020 e il 2021».

Il 2021 è considerato l'anno di svolta, per l'assetto di una rete che sconta, ormai da tempo, un gap tecnologico molto pesante. Non solo perché in quell'anno si prevede di atti-

vare il nucleo centrale del Terzo valico: in parole povere, le due gallerie principali, senza le interconnessioni accessorie. A questo proposito Rfi sta ragionando proprio in questi giorni con l'impresa - il Cociv - per rimodulare alcuni dettagli delle lavorazioni. Che permetterebbero appunto di scindere l'operatività base del nuovo traforo, le due gallerie di valico, da tutte le funzionalità "accessorie".

Tuttavia il mosaico è assai più ampio e complesso di così. Perché il Terzo valico si innesterà comunque su una linea che presenta diversi limiti endemici. Gli stessi che rendono l'esperienza quotidiana dei pendolari assai poco piacevole. I problemi sono essenzialmente due: troppo traffico in alcune porzioni di linea; un'infrastruttura di vecchia concezione, che costringe in

più punti a limitare la velocità.

Cruciale sarà l'intervento sul nodo di Tortona: qui si incrociano le esigenze del nascente Terzo valico e il potenziamento della linea storica,

che ha due tratte sature: quelle tra Tortona e Voghera e tra Pavia e Milano. Per ovviare a questo limite è da poco terminata la progettazione del quadruplicamento dei binari (almeno, nel tratto fra Tortona e Voghera), che non è finanziato. E questo rischia di essere il problema principale per la coerenza di tutto il disegno. Perché i tempi rischiano forte-

mente di essere più lunghi del Terzo valico, che quindi riverserebbe traffico su un nodo ferroviario ancora non pienamente adeguato.

Ad essere stato avviato, al contrario, è l'aggiornamento del cosiddetto Piano regolatore generale (Prg) di Tortona. Cioè l'adeguamento di strutture e tecnologia al futuro assetto della stazione, con più

binari, perché destinata ad accogliere i binari del Terzo valico più il traffico originario.

Un fronte ancora diverso, spiega Gentile, è il maquillage delle linee esistenti. Una velocizzazione che costa un centinaio di milioni di euro, dei quali ce ne sono disponibili 65. Lavori che andranno avanti a prescindere dall'incremento del numero dei binari nelle tratte critiche. Sia sulla linea per Milano, sia nel tratto piemontese, da Torino fino ad Alessandria e Novi Ligure.

«I lavori sono partiti. A regime il complesso degli interventi sulla rete più l'attivazione del Terzo Valico consentiranno di ridurre i tempi di percorrenza tra le tre grandi aree metropolitane del nord ovest attorno ai sessanta minuti».

Tutto senza dimenticare il nodo ferroviario, 642 milioni

per sestuplicare i binari tra Voltri e Brignole: dopo la riassegnazione degli appalti, Rfi conta di terminare i lavori entro il 2021.

R. SCU.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

