

## Ferrovie

### Il raddoppio della linea Genova - Ventimiglia

Lo spostamento a monte della vecchia linea litoranea Genova-Ventimiglia rappresenta un'opera particolarmente significativa, non tanto dal punto di vista tecnico, quanto per le opportunità trasportistiche e ambientali che offre per tutto l'arco costiero del ponente ligure e per i traffici nazionali e internazionali verso la Francia e la Spagna.

L'attuale linea, in funzione dal 1872, ha infatti numerosi tratti a un solo binario e si sviluppa lungo la costa, occupando porzioni di territorio pianeggianti che riducono al minimo le opere d'arte come ponti e gallerie, ma rendono la ferrovia una barriera tra la città e il mare.

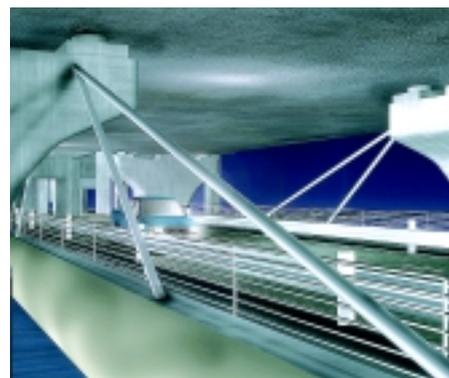
Il problema è esploso negli ultimi decenni, con il progressivo aumento del ruolo soprattutto turistico delle località costiere e l'espandersi del tessuto edificato, anche a ridosso della linea. La soluzione però ha tardato molto ad arrivare, e solo alla fine del 2001 - dopo quasi trent'anni di lavoro e una



spesa di circa 360 milioni di euro - è stata attivata una prima tratta della nuova linea a doppio binario tra San Lorenzo e Ospedaletti, progettata più a monte, estesa su 23,9 chilometri, di cui 21,9 in galleria.

#### Lavori in corso

La vera novità è quindi che finalmente il progetto procede, pur prevedendo tempi ancora lunghi: Rfi ha infatti pro-



grammato il completamento per fasi del raddoppio, con la realizzazione del tratto Andora-San Lorenzo al Mare entro il 2009 e di quello Finale Ligure-Andora entro il 2012.

L'appalto delle opere civili per l'Andora-San Lorenzo (18,8 chilometri, di cui 13,4 in galleria) è stato affidato nel marzo scorso e prevede la costruzione delle nuove stazioni di Imperia e Andora e della fermata di Diano, per un investimento complessivo circa 495 milioni di euro (di cui 15 per le nuove stazioni).

L'ultimo tratto, da Finale Ligure ad Andora (31,9 chilometri, di cui circa 25 in galleria), prevede la realizzazione di una nuova stazione ad Albenga e di nuove fermate a Pietra Ligure, Loano-Borghetto-Ceriale e Alassio (in galleria), per un investimento che Rfi indica



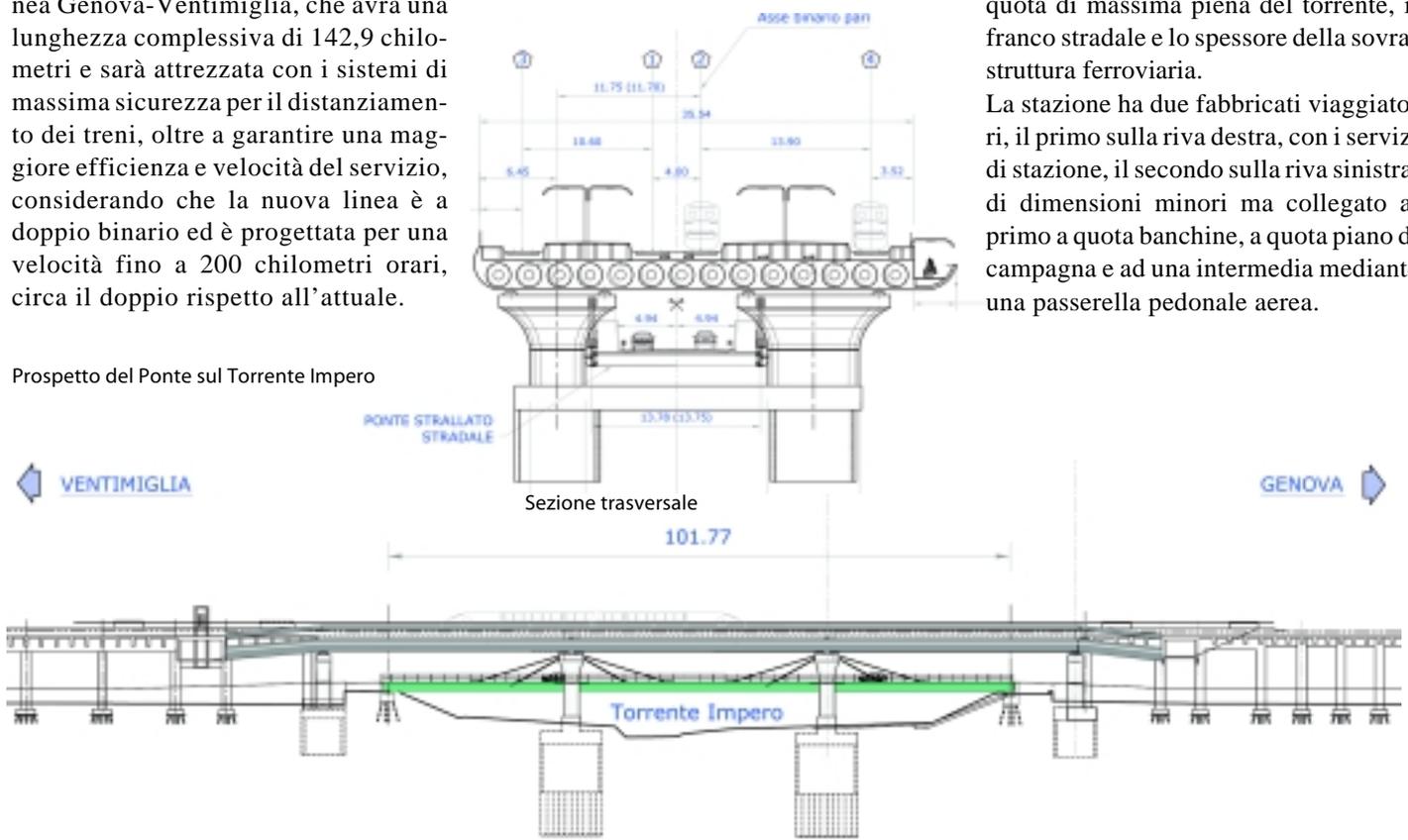


in circa 1.540 milioni di euro; attualmente è stata completata la progettazione preliminare, secondo le procedure previste dalla Legge Obiettivo. L'attivazione di questo nuovo tratto di linea completerà il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, che avrà una lunghezza complessiva di 142,9 chilometri e sarà attrezzata con i sistemi di massima sicurezza per il distanziamento dei treni, oltre a garantire una maggiore efficienza e velocità del servizio, considerando che la nuova linea è a doppio binario ed è progettata per una velocità fino a 200 chilometri orari, circa il doppio rispetto all'attuale.

ca 765 metri). La stazione, progettata dalla Task Force Stazioni di Italferr in collaborazione con Mario Petrangeli, presenta un accesso da entrambi i lati e un ponte stradale sottostante, appeso a quello ferroviario: una

soluzione quest'ultima che risolve il problema di un'altezza disponibile di soli 3,70 metri per i due impalcati, fra la quota di massima piena del torrente, il franco stradale e lo spessore della sovrastruttura ferroviaria. La stazione ha due fabbricati viaggiatori, il primo sulla riva destra, con i servizi di stazione, il secondo sulla riva sinistra, di dimensioni minori ma collegato al primo a quota banchine, a quota piano di campagna e ad una intermedia mediante una passerella pedonale aerea.

Prospetto del Ponte sul Torrente Impero



**La nuova stazione di Imperia**

Fra gli elementi più significativi del tratto attualmente in costruzione spicca la nuova stazione di Imperia che, considerando lo sviluppo prevalentemente in galleria della linea, viene realizzata su uno dei pochi tratti all'aperto, su un ponte a tre campate sul torrente Impero, nell'area compresa tra due gallerie (cir-

Viste prospettive, sezioni e planimetria della nuova stazione di Imperia

Linea Genova - Ventimiglia con i tratti in fase di raddoppio e quelli previsti

