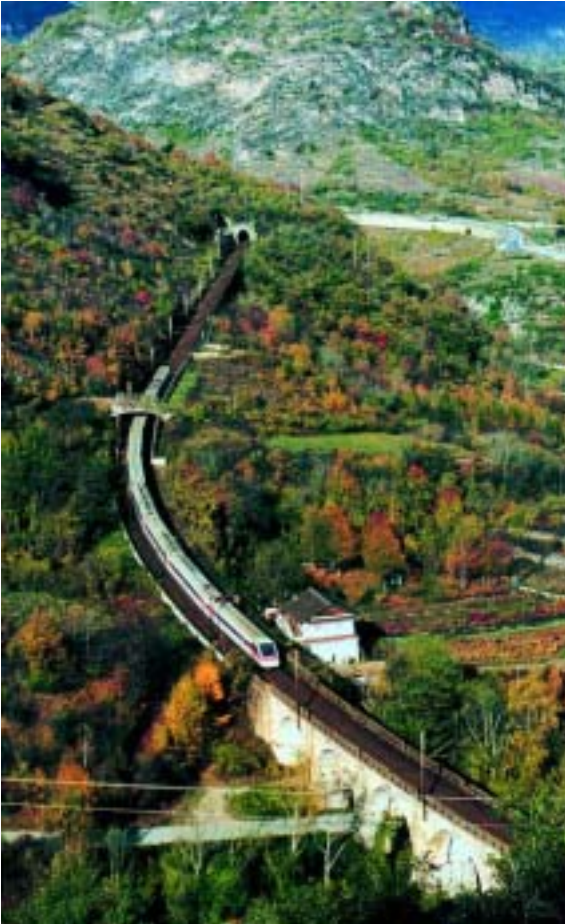


## Progetti e realizzazioni sulla rete ferroviaria



Veduta della Linea Torino-Bardonecchia

Nonostante le difficoltà e i rallentamenti, per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie non siamo all'anno zero. Sono stati realizzati, o sono in corso, molti interventi di potenziamento delle linee di valico esistenti e della rete nazionale, con un'importante chiave di lettura: il traffico ai valichi riguarda essenzialmente il trasporto merci, che nelle linee di adduzione presenta un'elevata elasticità rispetto al percorso, e alla sua tariffazione, ma anche un problema generale di asservimento al traffico passeggeri.

### Ventimiglia

Sul valico di Ventimiglia – secondo quanto riferisce Rete ferroviaria italia-

na (Rfi) – gli interventi di potenziamento previsti negli anni Novanta sono quasi interamente realizzati; i 1.300 miliardi di lire necessari per completare il raddoppio sono stati stanziati, così come si sono già tenute le conferenze dei servizi per approvare lo spostamento a monte delle stazioni. I cantieri per l'ultima parte di lavori apriranno a settembre 2003. Va comunque evidenziato che esiste un limite da parte francese: non si intende utilizzare la linea costiera sulla Costa Azzurra per il trasporto merci.

### Frejus

Per quanto riguarda la nuova galleria di base del Moncenisio/Frejus il progetto è alla fase dei sondaggi (abbastanza limitati) e per ora appare possibile raggiungere l'obiettivo dell'apertura per il 2012.

Parallelamente però si sta procedendo al potenziamento della linea storica, e senza limitare la capacità attuale, quindi senza eliminare treni, sono in corso di attivazione i lavori

per aumentarne le prestazioni nelle gal-

lerie, sia in termini di sagoma che di capacità.

Su questa linea – rivela Rfi – da oggi al 2006 si prevede di attivare un altro corridoio per il trasporto combinato che prevede per ora una fase sperimentale e i test pilota, ma il progetto dovrebbe portare anche a un primo accenno di autostrada viaggiante, con l'uso di carri speciali di brevetto francese, i Modalor, che dovrebbero permettere il trasferimento veloce dei mezzi pesanti su treno. Su quest'ultimo punto però ci sono grandi dubbi, perchè nel settore ferroviario nessuno è convinto di favorire la strada attraverso questo sistema. Esistono poi dubbi dal punto di vista normativo comunitario, perchè non è ancora chiaro se l'Unione Europea ammetterà il finanziamento di questo tipo di carro, brevetto specifico di un gruppo industriale privato francese. Il Modalor, inoltre, ha specifiche tecniche particolari (il pianale è basculante e si sposta di lato per far salire il mezzo, su ogni singolo carro) e ancora oggi non è stata accettata la sua circolazione sulle linee italiane.

### Gronda merci di Torino

Per quanto riguarda il nodo di Torino, l'oggetto della discussione in corso è lo stato dell'arte all'interno del progetto per la gronda nord, da Bussoleno a Tori-

Particolare del cantiere di Sedrun della galleria di base del Gottardo



no, è un investimento da oltre mille miliardi di lire, che sta procedendo con i tempi della legge Obiettivo (i termini scadono a giugno).

Rfi ribadisce che, da un punto di vista tecnico, una gronda merci da Bussoleno a Chivasso è l'intervento strategico più importante per il nodo di Torino, perchè permetterebbe di risolvere completamente i problemi di attraversamento, sviluppare il trasporto locale e permettere la piena utilizzabilità merci sia dell'asse est-ovest Torino-Milano-Verona, Venezia, sia degli itinerari alternativi che attraverso Chivasso, Alessandria e alcune linee secondarie possano alimentare il porto di Genova, senza più occupare linee principali o nodi saturi.

Di fatto si arriverebbe all'apertura di una rete di itinerari specializzati per le merci, quasi di pari passo con la costruzione della rete ad alta velocità. Il problema rimane quello del consenso, e su questo terreno si svilupperà il vero scontro nei prossimi mesi.

## Sempione

Sull'asse del Sempione i lavori sono in corso o in fase di preparazione, dalla galleria di base del Lötschberg, che dovrebbe essere pronta nei prossimi due o tre anni, a Genova, per consentire il passaggio, nei due sensi, di treni lunghi da

L'attuale galleria del Sempione a Briga



800 a 1.200 metri, contro i 400 attuali. Nel tratto da Genova a Novara a Milano, è in progetto il quadruplicamento, effettuato in parte con le procedure della Legge obiettivo (terzo valico, linea per alta velocità Torino-Milano); da Novara a Domodossola – sottolinea il Vicemini-



Stazione del Brennero

stro Martinat – il carico si riduce, e quindi non si tratta di quadruplicare la linea ma di adeguarla, per consentire il passaggio di treni ad alta capacità, e già dal prossimo anno si dovrebbero aprire i cantieri. Nel frattempo si sta progettando l'adeguamento del Sempione, perchè la linea dalla Svizzera è adeguata, non altrettanto – continua Martinat – si può dire per quella in senso opposto, che non consente il passaggio di treni lunghi senza dovere triplicare le motrici e quindi aumentare i costi. Per questo si prevede un ritardo rispetto al Lötschberg e all'adeguamento della rete in corso in Svizzera, ma si sta cercando di recuperare il tempo perduto.

## Gottardo e nodo di Milano

Riguardo al potenziamento svizzero della linea del Gottardo, sul lato italiano Rfi segnala che si sta lavorando essenzialmente alla so-

luzione del nodo di Milano: una parte dei progetti presentati da Rfi alla scadenza di giugno 2003 della legge Obiettivo riguarda infatti l'80% degli interventi, già finanziati, per la realizzazione delle gronde merci attorno al capoluogo lombardo. Ciò significherebbe non solo risolvere a medio termine i colli di bottiglia sulle linee afferenti, ma creare un sistema di corridoi merci che aggira la città lasciando ai treni passeggeri la linea storica. Quindi per il 2013, quando il nuovo tunnel del Gottardo sarà disponibile, le diverse linee di Luino, Seregno-Monza, Bergamo e Treviglio, saranno in grado di accogliere i traffici merci del Gottardo e indirizzarli a est od ovest, o su Milano, attraverso linee dedicate.

## Brennero

Il Brennero è il valico che ha più capacità in questo momento, e nonostante sia uno degli assi trasportistici più "affollati" d'Europa, vi sono ancora almeno cento tratte giornaliere per treni merci inutilizzate: lo segnala Rfi e lo ha confermato in un recente convegno a Verona Ferdinand Willeit, presidente dell'Autobrennero ma anche della controllata Str, la società di gestione ferroviaria attiva da alcuni anni, e con successo, sulla tratta Verona-Monaco. Le cause – secondo Willeit – sono la scarsa attenzione, la poca flessibilità di sistema, ma anche la mancanza di competitività sui costi e l'inadeguatezza dei terminali a valle, a cominciare dall'interporto di Verona spesso saturo. Un problema di gestione quindi, non di infrastruttura. Parallelamente si sta comunque lavorando alla realizzazione di una nuova linea, che fa perno su un tunnel di base lungo oltre 50 chilometri, con accessi a Fortezza e Innsbruck, per un costo complessivo di circa 10 mila miliardi di lire. Il progetto, che rappresenta un aggior-



namento di quello sviluppato nel 1987, è stato presentato a Bruxelles nel novembre 2002 e attende ora l'approvazione dei Governi italiano e austriaco per essere definito a livello esecutivo. I tempi sono comunque lunghi, perchè è prevista la presentazione al Cipe non prima del 2005, e la realizzazione per il 2015.

La novità è che l'Autostrada del Brennero sarebbe pronta a finanziarne una parte consistente: dei 10 mila miliardi di lire necessari – rivela Massimo Ocello, Direttore generale dell'Autostrada – quasi 4 mila potrebbero essere messi a disposizione dall'autostrada, che già da diversi anni ha attivato l'accantonamento degli utili per costruire la nuova galleria ferroviaria di base.

## Nodo di Verona

Quanto al nodo ferroviario di Verona, Rfi spiega che è stato risolto con il progetto dell'alta velocità e si sta procedendo con la progettazione e le conferenze dei servizi, con i tempi previsti dalla legge Obiettivo. Si tratta comunque di un quadruplicamento del sistema, con una forte correlazione con la linea storica e i nodi.

## Tarvisio

Il valico di Tarvisio è completamente raddoppiato ed è a sagoma (PC80), quindi ha capacità e prestazioni: mancano però i treni, proporzionalmente a una linea con prestazioni elevate.

E' comunque un valico che guarda a est, ed è pronto a supportare lo sviluppo che si prevede nei prossimi anni: non ci sono per ora 220/250 treni al giorno – precisa Rfi – che comunque rappresentano un raddoppio della capacità rispetto al 1998, e oggi sono pienamente disponibili.

## Trieste Opicina

Per quanto riguarda il valico verso la Slovenia – e si noti che per la prima volta lo Stato italiano ha deciso di investire in infrastrutture in uno Stato vicino



Galleria Vasto lato nord

– sono in corso studi, progetti e accordi per aprire completamente il canale di Villa Opicina. Sono comunque interventi di lungo periodo – ricorda Rfi – mentre la sistemazione del nodo di Trieste sarà molto più rapida: nei fondi per l'ultimo tratto dell'alta velocità, verso Trieste, si stanno sviluppando progettazioni tendenzialmente rivolte all'alta capacità merci, perchè su quella linea, più che di Eurostar si parla di treni container e dell'autostrada ferroviaria, che da Trieste, nell'ambito del Corridoio 5, dovrebbe attraversare la Slovenia e proseguire verso est.

## Dorsale adriatica

Passando alle linee afferenti ai valichi, una delle più importanti si appresta ad essere la dorsale Adriatica, che in questo momento ha punti con problemi di sagome troppo strette: Rfi però ha deciso che diverrà la principale direttrice merci sud-nord. I lavori, che inizieranno a breve, riguardano l'allargamento di due gallerie presso Cattolica; quando saranno completati, entro tre/quattro anni, permetteranno di aprire il canale all'autostrada viaggiante e ai grandi container marittimi, su una direttrice Rimini-Ancona-Bari-Taranto, e poi Sibari-Cosenza-Rosarno-Gioia Tauro, collegando quindi, direttamente, tutto il versante tirrenico-calabrese e quello adriatico.

## Dorsale tirrenica

Oltre al corridoio che da Genova porta a Ovada, Alessandria, Novara, Borgomano e poi il Sempione, adatto a trasferi-

re i container di grandi dimensioni marittimi, Rfi sta lavorando alla costruzione di un secondo corridoio occidentale: fra i progetti presentati nell'ambito della Legge Obiettivo si trova infatti anche la Pontremolese, che si punta a potenziare sia come capacità che come prestazioni (sagoma e doppio binario). Questa tratta porta su una rete alternativa merci della pianura padana, saltando la linea storica a Parma, e attraverso le linee secondarie, già individuate e sulle quali si sta già lavorando, dovrebbe giungere direttamente a Verona. Su questo secondo canale merci – sottolinea Rfi – si può inserire la dorsale tirrenica, da Roma a La Spezia, e in questo modo si evita di toccare la linea fra La Spezia e Genova, che è evidentemente destinata ai viaggiatori: è stretta, il territorio è particolarmente delicato e vulnerabile, e comunque ha una sua vocazione turistica e di trasporto dei pendolari.

## Linee secondarie

L'avvio dei lavori di potenziamento della rete, in particolare sulla Bologna-Piacenza-Milano e Torino-Milano-Venezia, e la necessità di non diminuire il livello di servizio, hanno portato Rfi a rivisitare tutte le linee secondarie della pianura Padana, da Torino alla foce del Po, fino a Venezia e Rimini. Lo scopo è quello di definire una strategia di utilizzazione alternativa alle dorsali principali, e di permettere la realizzazione delle linee ad alta velocità e degli interventi di potenziamento dei nodi. Anzi, l'uso e/o l'adeguamento di queste linee, generalmente a binario unico e poco utilizzate, ha priorità sugli altri interventi; sono state rafforzate in termini di armamento, o stanno per esserlo, e già oggi vengono utilizzate di notte solo per il traffico merci, a senso unico, per aumentarne la capacità. Il successo di questa rete alternativa porta Rfi a valutare il suo mantenimento anche dopo la realizzazione dell'alta velocità e la sistemazione dei nodi, per creare canali merci dedicati, dove i treni sono protetti in termini di priorità di gestione.