

Un treno da non perdere

Rete Ferroviaria Italiana spiega gli interventi che rivoluzioneranno la tratta Aosta/Ivrea
 «Vale la pena soffrire per un'opera che cambierà il servizio e che sarà utile ai nostri figli»



IL COLLOQUIO

ALESSANDRO MANO
AOSTA

«**C**redo che, facendo un ragionamento oggettivo, varrà la pena «soffrire» per tre anni alcuni disagi, per avere un'opera che cambierà per sempre il servizio, che sarà utile per i nostri figli». Lo dice Michele Rabino, ingegnere, responsabile commerciale per l'area Nord Ovest della Rete Ferroviaria Italiana spa.

Nei giorni scorsi, Rabino è stato sentito dalla IV Commissione Sviluppo economico del Consiglio regionale. Ha fornito, con Luca Bassani, della direzione investimenti Nord Ovest di Rfi, i dettagli del progetto per l'elettificazione della linea ferroviaria Aosta-Ivrea per altre opere di potenziamento della linea tra Chivasso e Aosta.

L'impatto maggiore sembra essere la chiusura per tre anni. Dal gennaio 2024 al dicembre 2026, tutte le corse tra Aosta e Ivrea saranno garantite con autobus sostituti-

vi. La scelta è stata inevitabile. «Per contenere un cantiere così importante in appena due anni e mezzo, per di più su una linea di montagna caratterizzata da così tante opere d'arte, si è dovuto scegliere la chiusura totale» spiega Rabino. In gergo, si chiama «interruzione continuativa» e serve per ridurre al massimo i tempi di esecuzione dei lavori. Per non perdere i finanziamenti - sono 110 milioni di euro per l'elettificazione e 36 milioni per le altre opere di adeguamento e miglioramento della linea - bisogna

prendere il treno del Pnrr, con ritmi rapidissimi.

«Siamo legati ai tempi, dobbiamo chiudere per dicembre 2026. Vista la complessità dell'opera non è possibile realizzare l'intervento in sub-tratte. Ci vogliono due anni e mezzo di lavori, che saranno completi a giugno 2026 - dice Rabino -. Per questo, l'unica via è stato considerare l'ipotesi di un unico cantiere». Sulla tratta ci saranno tre cantieri base, nove operativi, distribuiti su 14 aree tecniche lungo la linea.

Per Rfi, l'elettificazione

avrà tre vantaggi principali. «In primis ci sarà un miglioramento sostenibilità ambientale, per il cambiamento della trazione da diesel a elettrico. Oggi abbiamo 46 treni al giorno che su 76 chilometri di linea utilizzando gasolio». Rabino aggiunge che «si interverrà sull'accessibilità alle stazioni, con l'abbattimento delle barriere architettoniche» e infine «sull'efficientamento dei posti di incrocio, per ottenere un miglioramento della regolarità del traffico nelle località di incrocio».

I tempi di percorrenza glo-

bale resteranno simili a quelli odierni, con circa due ore tra Torino e Aosta. «L'intervento in sé non dà velocità sulla linea. Dipenderà molto dal modello di esercizio, che dovrà essere concordato con Regione nel futuro accordo quadro. Avremo subito il beneficio della miglior regolarità nei punti di incrocio» spiega il responsabile di Rfi. Gli interventi riguarderanno in particolare le stazioni di Nus e di Hône-Bard in Valle e di Montanaro e di Strambino in Piemonte, i cui lavori si concluderanno già entro il 2024, oltre al «posto di movimento» (una stazione, ma senza servizio viaggiatori) di Chambave. In questi punti c'è il doppio binario, due treni possono incrociarsi, ma finora non potevano entrare in stazione in contemporanea. Grazie a interventi sull'armamento, potranno entrare in stazioni a 60 chilometri orari anziché agli attuali 30. «Questa novità, insieme al nuovo sistema di controllo di marcia del treno, consentirà di avere maggiore puntualità e regolarità del servizio, recuperando eventuali ritardi».

Entro marzo sarà completata la progettazione definitiva dell'intervento. Entro dicembre sarà avviata la gara, un appalto integrato che comprenderà anche la progettazione esecutiva. Nel 2023 ci sarà la gara, con la redazione dell'esecutivo. I lavori inizieranno a gennaio 2024, per concludersi a giugno 2026; poi ci saranno i collaudi. I lavori più impattanti? Saranno sui cavalcaferrovia e sulle gallerie. «Uno degli interventi più importanti sarà a Ivrea, sotto corso Cavour e piazza Perrone, con la demolizione e la ricostruzione di 40 metri di galleria artificiale» spiega Rabino. Durante l'intervento servirà una viabilità alternativa. Si interverrà in tutto su 18 gallerie: per alcune basterà l'abbassamento del piano del ferro per inserire la «catenaria rigida» della linea elettrica; in altre servirà una «snicchiatura» per la posa della linea; negli interventi più complessi, per le gallerie con la sagoma più piccola, servirà intervenire con demolizioni e rifacimenti più complessi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3

Gli anni di chiusura totale della tratta per consentire l'elettificazione

146

I milioni di euro che serviranno per realizzare gli interventi previsti