



La Francia rischia di perdere i fondi UE per la Torino-Lione



Hannibal potenzierà a febbraio il treno fra Melzo e Rotterdam



BlackRock estende le attività nel trasporto acquisendo Gip



Più concreta la riapertura della ferrovia Santhià-Arona per le merci



Nuovi divieti per camion in Austria il sabato

Trasporti a grande sagoma sulla ferrovia Alessandria-Novara

Lunedì, 11 Dicembre 2023 15:38

di Redazione



Nei primi giorni di dicembre 2023 si sono conclusi i lavori principali per adeguare il profilo della galleria di Valenza rendendola **adatta al transito dei treni intermodali senza limiti di sagoma**. Ripristinata anche la circolazione su entrambi i binari di corsa, restano da completare solo alcune opere secondarie che non hanno ripercussioni particolari sull'esercizio. Situata a cavallo con la frazione Valmadonna di Alessandria, la galleria della lunghezza di 2330 metri è l'unico attraversamento in sotterraneo lungo la linea ferroviaria Alessandria-Mortara-Novara. Potrebbe sembrare un'opera secondaria, uno dei tanti cantieri che costellano la rete Rfi, ma il manufatto ha una valenza ben maggiore.

L'**adeguamento di questo tunnel**, i cui lavori sono iniziati nella metà del 2021, rappresenta un tassello fondamentale per rendere l'intera direttrice che dal porto di Genova attraverso Novara raggiunge la Svizzera adatta ai trasporti intermodali a grande sagoma secondo il profilo PC80. Da Alessandria a Mortara finora sono rimaste le limitazioni per il profilo della linea, a causa principalmente della galleria di Valenza.

La ferrovia che da Alessandria raggiunge Novara può essere **considerata a tutti gli effetti un corridoio merci** in quanto il traffico passeggeri, esclusivamente locale, non presenta numerose corse. Ed è proprio questa vocazione che Rfi intende valorizzare in vista del completamento dei lavori del Terzo Valico. E probabilmente rappresenterà non una semplice alternativa per i traffici provenienti dal porto di Genova, ma forse l'itinerario più agevole rispetto alla Genova-Milano interessata da un intenso servizio passeggeri. Dal Terzo Valico, attraverso Alessandria si raggiungerà così Novara, porta verso il Sempione e il centro Europa.

Dopo decenni che l'ha vista quasi nell'oblio, questa linea torna così a rivestire il ruolo delle origini, come **ponte tra i porti liguri, il nord Italia e l'Europa**, tra le primissime linee a essere aperte all'esercizio in Italia, nel 1854 (addirittura prima della Torino-Milano), a doppio binario, in anticipo sulle esigenze contingenti ma già prefigurando il collegamento con i futuri valichi alpini, nella visione lungimirante del Conte di Cavour.

Significativo è anche il fatto che la linea è stata **elettrificata nel 1960** con il contributo finanziario diretto della Svizzera, a dimostrazione dell'interesse per questa relazione commerciale transfrontaliera. E ora dopo questi lavori che richiederanno anche altri interventi minori, l'Alessandria-Mortara potrà valorizzare il proprio ruolo in stretta relazione con il Terzo Valico.

Resta finora senza risposta una soluzione definitiva per **adeguare alle nuove funzioni il nodo ferroviario di Novara**. Qui la linea che proviene da Alessandria attraverso Valenza-Mortara taglia a raso i binari della Torino-Novara-Milano con il suo intenso traffico. Si era ipotizzata anche la possibilità di realizzare un by-pass sotterraneo, ma i costi sono apparsi proibitivi e forse sproporzionati rispetto alla domanda di trasporto. Ma a Novara segnano il passo anche i progetti già approvati, come la bretella per collegare direttamente a nord lo scalo merci e la ricollocazione del terminal dell'autostrada viaggiante (RoLa).

Piermario Curti Sacchi