

da **Brevi ferroviarie** del 14 settembre 2022

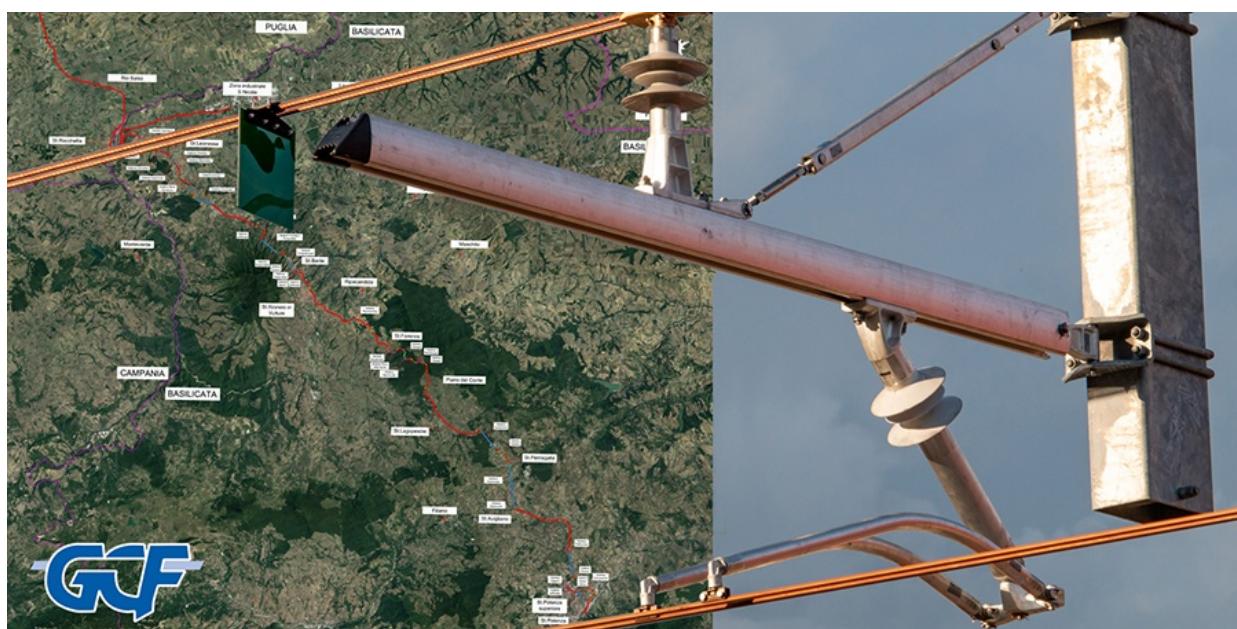
Lavori in dirittura d'arrivo per l'elettrificazione della Rocchetta - Potenza

Comunicato stampa GCF

Progettisti e tecnici al lavoro, ormai da tre mesi e fino a dicembre, per la stesura della progettazione esecutiva. Poi, a gennaio, il grande progetto Italfer per l'elettrificazione della Rocchetta - Potenza, tratta finale della linea ferroviaria che congiunge Foggia con il capoluogo della Basilicata, vedrà il via. Snodandosi per i 69 chilometri di linea ad unico binario che dal confine con la Puglia, attraverso il Vulture e il polo di Melfi, arriva fino al cuore della Lucania.

Cinque gli anni (circa 1.250 giorni) previsti per l'ultimazione di un'opera particolarmente complessa che, affidata al Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da GCF - Generale Costruzioni Ferroviarie e Ceprini Costruzioni, comporta non soltanto la realizzazione e la posa in opera delle attrezzature TE specifiche dell'elettrificazione, ma anche la contestuale posa di nuovi tratti di armamento ferroviario e la concomitante realizzazione di opere civili di varia natura.

Spiega l'Ing. Paolo Lopez, Project Engineer della commessa GCF: "Le specificità per cui questo progetto di elettrificazione si evidenzia quanto a complessità tecnologica sono davvero molte. Intanto l'area attraversata dalla tratta ferroviaria è soggetta a numerosi vincoli ambientali motivati dalle particolarità naturalistiche del territorio - la linea attraversa il Parco Regionale del Vulture -, nonché dall'orografia accidentata del percorso: la linea si sviluppa, infatti, in zona montagnosa, passando dai 218 m s.l.m di Rocchetta SAL alla quota di valico di Pietragalla (794 m s.l.m) per tornare ai 641 m s.l.m della stazione di Potenza Centrale". Spazio fisico a disposizione e vincoli naturalistici hanno dettato le scelte in merito a forma e dimensioni dei basamenti a servizio della palificata TE che, in particolare nel segmento all'interno del Bacino Idro-minerario del Parco del Vulture, devono risultare compatibili con l'assetto idrogeologico dell'area protetta.



Tra le specificità, poi, i numerosi viadotti ferroviari: realizzati a fine '800 in muratura, comporteranno la necessità di una preventiva valutazione della resistenza delle arcate per poter procedere alla realizzazione delle opere di aggrappatura della palificata TE. Così come, soluzioni ad hoc, richiederanno le gallerie: sono 38 quelle presenti sulla tratta Rocchetta - Potenza, per un'estesa complessiva di 16.841 metri, circa un quarto dell'intero tracciato ferroviario. Tra le maggiori, la galleria Cardinale (1.521,32 m), la Monte Quattrocchi (1.827,24 m), la Pietracolpa (1.919,76 m) e la galleria Appennino, lunga ben 3.320 metri.

"Sono gallerie - continua l'Ing. Lopez - pensate e realizzate per la trazione a vapore, senza tenere in considerazione gli spazi necessari agli impianti tecnologici della linea di contatto. Sarà necessario adeguarle in modo da poter procedere alla creazione dei franchi elettrici necessari tra la volta della galleria e le attrezzature della linea di contatto".

Due le soluzioni adottate per ottenere le distanze canoniche necessarie a garantire l'isolamento dai 3000 V in corrente continua: la realizzazione di nicchie sulla volta delle gallerie e, in molti casi, invece, l'abbassamento di opportune sezioni dell'arco rovescio con conseguente rifacimento dell'armamento. Ancora, nelle gallerie si provvederà alla posa di nuove antenne GSM-R e di nuovi cavi fessurati in modo da adeguare e potenziare la copertura radio.

Tra le opere previste dal progetto, la realizzazione di due sottostazioni elettriche presso Rionero in Vulture e Pietragalla e di due cabine TE presso Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia e Potenza Centrale (con costruzione di relative opere civili ad opera della Ceprini Costruzioni), la realizzazione lungo l'intera estesa della tratta di una dorsale cavi interrata con posa di cavi in fibra ottica e in rame, modifiche all'impianto di segnalamento in modo da armonizzarlo con i nuovi sostegni TE e il rifacimento, nella stazione di Forenza, degli impianti LFM (Luce e Forza Motrice) a servizio, tra l'altro, delle pensiline e dei marciapiedi.

Tra i benefici attesi dal progetto di elettrificazione, il potenziamento del servizio ferroviario - con un maggior numero di convogli e una maggiore velocità di percorrenza - e la migliore compatibilità ambientale, con la riduzione di emissioni grazie alla dismissione

della trazione Diesel. Infine, sarà possibile nell'area di Potenza avviare un servizio ferroviario a carattere "metropolitano", con un maggior numero di convogli a servizio delle varie fermate della città.

Comunicato stampa GCF - 14 settembre 2022

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003