

**Il caso.** Burocrazia permettendo, l'entrata in servizio della seconda «canna» è prevista per la fine del 2018

## Il traforo del Fréjus verso il raddoppio

**Augusto Grandi**  
TORINO

Burocrazia permettendo, i primi veicoli potranno percorrere la seconda canna del tunnel del Fréjus, tra Piemonte e Francia, alla fine del 2018. Gianni Luciani, amministratore delegato della Sitaf (la società che gestisce l'autostrada Torino-Bardonecchia e la realizzazione del nuovo tunnel), è ottimista sui tempi del Cipe che darà il via libera alla trasformazione della seconda canna da tunnel di sicurezza a normale transito. In modo da far partire i lavori per i nuovi impianti.

Ma in realtà - assicura Luciani - la parte più complessa, relativa allo scavo del tunnel, è ormai praticamente conclusa. I lavori sono iniziati sul versante italiano nel marzo 2012, con la bonifica bellica e le opere di cantierizzazione. Mentre sulla francese i primi interventi risalgono al luglio 2009. La lunghezza dello scavo è pratica-

mente identica, con 6,3 km per Italia su un totale di poco più di 12 km. Ed i costi sostenuti sino ad ora ammontano a 295,7 milioni: di questi 127,3 per la parte italiana e 168,4 sul versante francese.

Per la parte italiana si è lavorato in velocità, grazie all'utilizzo della "talpa" TBM, con 320

### CONGESTIONE

Il tunnel attuale fatica a reggere i flussi di traffico: nel 2015 sono transitati oltre 510 mila veicoli in direzione Italia e 515 mila verso la Francia

giorni di scavo e lavorando su tre turni. La talpa è stata avviata partendo dal versante francese mentre dall'imbocco italiano si sono scavati solo 68 metri utilizzando sistemi tradizionali. Ora sul versante piemontese sono in corso i lavori per la realizzazione dei rifugi, delle stazioni

tecniche e dei by pass carrabili. «Restano da affidare - precisa Luciani - opere impiantistiche per un totale di 85 milioni complessivi tra Italia e Francia e tutte le nuove opere sul piazzale italiano per circa 21,5 milioni».

Sono ormai alle spalle le polemiche che avevano accompagnato il progetto per la trasformazione della seconda canna, in modo che diventasse un tunnel a disposizione di automezzi, moto, bus e veicoli pesanti. D'altronde l'attuale tunnel fa ormai fatica a reggere i flussi di traffico. In continuo aumento rispetto all'inaugurazione del traforo autostradale nel 1980 (i lavori erano stati avviati nel '74 sul versante francese e nel '75 su quello piemontese). Nel 2015 al Fréjus sono transitati oltre 510 mila veicoli leggeri e moto in direzione Italia e più di 515 mila da Bardonecchia verso la Francia. A questi si aggiungono quasi 329 mila bus e veicoli pesanti in entrata in Piemonte e oltre

371 mila in uscita dall'Italia. In pratica la media giornaliera è stata di 4.731 veicoli alle prese con i 12 km del tunnel.

Numeri che rendevano necessario un intervento per una seconda canna che aumentasse i livelli di sicurezza del transito. Anche perché i tempi per l'alta velocità ferroviaria sulla Torino-Lione sono ancora lunghi. Ed il tunnel di base a Susa non risolverà i problemi di transito tra l'Alta Val Susa e la confinante vallata francese. A questo si aggiunge che è stato drasticamente ridotto il servizio ferroviario tra Bardonecchia e Modane, rendendo insostituibile l'utilizzo del traforo, in particolare modo d'inverno. Ma anche d'estate occorre affrontare percorsi "alternativi", lungo la Valle Stretta, per sconfinare. Oppure, con un lungo spostamento, raggiungere Clavière ed arrivare a Monginvero, in territorio francese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

