

I cantieri. Dal Piemonte al Brennero l'obiettivo è recuperare il tempo perduto

La corsa dell'Italia per salire sul treno dell'Alta velocità

PAOLO GRISERI

TORINO. Mancano tre grandi gallerie e i tratti di ferrovia veloce che le collegano alla rete. Ma entro il 2029 la parte più importante del sistema di Alta velocità italiana dovrebbe essere completata superando il muro delle Alpi. Le grandi gallerie sono di lunghezza simile al Gottardo inaugurato ieri. È la geometria che lo impone. A metà Ottocento, quando si realizzarono i tunnel alpini dell'epoca, i versanti delle montagne venivano attraversati a circa 1.300 metri di altitudine. Siccome l'altezza media è simile su tutto l'arco alpino, questo ha fatto scavare gallerie di lunghezza paragonabile tra loro, compresa tra i 12 e i 20 chilometri. Molto lunghe per i metodi di scavo dell'epoca.

L'inconveniente principale è quello di far arrampicare i treni fino a 1.300 metri. Per questo con le nuove tecnologie di scavo i tunnel vengono realizzati partendo da un'altitudine più bassa, tra i 400 e i 700 metri. I treni non devono più inerparsi, la velocità può dunque essere maggiore. Scavare alla base di una montagna significa dover realizzare gallerie più lunghe: oggi sono tutte comprese tra i 50 e i 60 chilometri. Così, accanto al Gottardo che attualmente è la galleria più lunga del mondo con 57,1 chilometri,

arriveranno il Brennero, di 55 chilometri, e la galleria di base della Torino Lione che raggiungerà i 57,5. Tutto dovrebbe essere finito entro il prossimo decennio. Lo scavo della galleria del Brennero dovrebbe terminare nel 2025 e ci vorranno tra i due e i tre anni di lavoro di allestimento prima del transito del primo treno. Analogamente, nella galleria di base della Torino-Lione i treni dovrebbero transitare nel 2029.

Se le lunghezze sono standard anche i costi sono simili. Per il Gottardo si sono spesi 11 miliardi. Per il Brennero se ne spenderanno 8,8 e per il tunnel della Torino-Lione 8,6. Brennero e Torino-Lione sono opere transfrontaliere e vengono finanziate in parte significativa (circa il 40 per cento) dall'Ue. Ovviamente questo non avviene per le gallerie in territorio svizzero. L'Italia dovrà finanziarsi totalmente invece il sistema di gallerie del Terzo Valico, quello che unirà Genova alla pianura padana e da qui lungo le due direttrici di Novara (arrivando in Svizzera attraverso il Sempione e il nuovo Loechesberg) e del Gottardo (passando a est di Milano). Il Terzo Valico è un tratto di 53 chilometri di cui 37 in diverse gallerie. Costerà 6,8 miliardi di euro e dovrebbe essere pronto entro il 2021.

Restano poi da completare i tratti di adduzione ai nuovi trafori. Sul versante italiano della Torino-Lione si utilizzerà per il momento il tratto attuale di una cinquantina di chilometri

Le gallerie del

Terzo valico

saranno ultimate

nel 2021, quelle

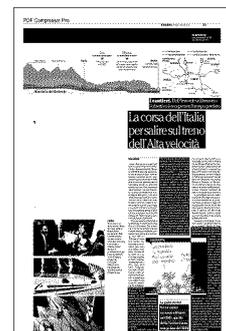
della Torino-Lione

non prima del 2029

che unisce lo sbocco del futuro tunnel alla linea di Alta velocità Torino-Milano. Restano da completare anche i collegamenti tra i tunnel svizzeri e i versanti italiani di Piemonte e Lombardia. Analogamente andrà realizzata l'Alta velocità lungo l'attuale linea del Brennero che unisce Verona a Monaco di Baviera. Tra le gallerie svizzere da completare, il traforo di Monteceneri dove l'italiana Condotte ha vinto un appalto da un miliardo.

La principale opera da realizzare a sud delle Alpi resta la tratta di Alta velocità che attraversa la pianura padana. Oggi è in funzione solo il tratto Torino-Milano. Le Ferrovie hanno annunciato lo sblocco dei lotti della Brescia-Verona mentre entro un anno dovrebbe essere finita la Milano-Brescia.

Insomma, con maggiori o minori ritardi, i cantieri cominciano a vedersi. Anche la Tori-



no-Lione, eletta a terreno di battaglia ideologica, è in fase di realizzazione e i cantieri del tunnel di base dovrebbero partire a gennaio 2018 sui due versanti. «Abbiamo avuto una piccola battuta d'arresto di circa 13 anni ma adesso siamo in piena corsa», commenta con sarcasmo Mario Virano, direttore della società che realizzerà il supertunnel con la Francia. Come si spiega il ritardo italiano? «Diciamo

che sulla Tav c'è stata qualche discussione... Ora comunque tutto procede e contiamo di concludere l'opera entro il 2029. Entro fine anno dovrebbe arrivare l'ultima approvazione dei due Parlamenti. Nel 2017 faremo i bandi e nel 2018 arriveranno i cantieri. Già oggi una parte del tunnel di base, come galleria esplorativa, viene scavata in Francia». E i costi? «Rispetteremo quelli previsti».