

Grandi opere. Il progetto più avanti è quello con l'Austria: lavori al 21%, la galleria record da 64 km sarà pronta nel 2025 - Sulla Torino-Lione i lavori principali partiranno solo dal 2018

Brennero, Frejus, Giovi: i tunnel italiani

Nel 2025, se tutto andrà come previsto, il Brennero scenderà il Gottardo come tunnel ferroviario più lungo del mondo, con i suoi 64 km di doppia canna parallela contro i 57 km della galleria svizzera inaugurata ieri (55 km sono la lunghezza del nuovo tunnel di base, da Fortezza a Innsbruck, che diventeranno 64 collegandosi con l'esistente circonvallazione ferroviaria di Innsbruck).

La realizzazione della nuova linea ad alta capacità ferroviaria Italia-Austria (sotto il valico del Brennero, tra Alto Adige e Tirolo) è il progetto più avanzato a cui sta lavorando l'Italia per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con il Nord Europa, per un costo totale di 4,4 miliardi di euro (altrettanti ne mette l'Austria): i lavori sono in corso, al 12% circa di avanzamento, l'obiettivo è di concluderli il 31 dicembre 2025.

La galleria servirà soprattutto per il trasporto merci, grazie

TERZO VALICO

La linea di Genova (Giovi) è in forte ritardo (12% di avanzamento) e non centerà la previsione ufficiale fine lavori al 2021

all'abbattimento quasi totale delle pendenze (la linea attuale è del 1867). I lavori per i cunicoli esplorativi del Brennero sono partiti nell'agosto 2008, quelli per le gallerie principali nel 2011, e il progetto è in forte accelerazione. Finora sono stati spesi 952 milioni di euro (il 21,6%), di cui 211 milioni nel 2015, ma già quest'anno si prevede di salire a 400 milioni di spesa, per arrivare a 600 milioni nel 2017. Nei giorni scorsi è stata aggiudicata la gara da 1,4 miliardi per le opere principali sul lato italiano (Astaldi-Ghella, con offerta di 993 milioni), mentre i nuovi fondi Cipe (1° maggio) consentiranno a Bbt di pubblicare dopo l'estate la gara da 1,8 miliardi per le opere principali sul lato austriaco.

L'altro megatunnel di valico italiano è quello per la nuova linea Torino-Lione (57 km di galleria, come il Gottardo), 2,6 miliardi di euro a carico dell'Italia per la tratta internazionale di valico (1,99 miliardi li deve mettere la Francia): qui il progetto è più indietro, dopo anni di scontri e revisioni progettuali (il costo per l'Italia, dal 2010 a oggi, è però sceso da 8,9 a 4,4 miliardi di euro, di cui 2,6 per la tratta internazionale), i lavori per la linea sulla tratta internazionale parti-

ranno non prima del 2017/2018, per concludersi a fine 2029. La tratta italiana è ancora in progettazione, da finanziare.

A valle delle linee con la Svizzera, le due direttrici Basilea-Sempione-Novara e Basilea-Gottardo-Ceneri, Rfi (Gruppo Fs) ha in corso interventi di ammodernamento delle linee esistenti per oltre 600 milioni di euro, per arrivare in tempo al 2020 (si veda il servizio sopra), ma non si tratta di nuovi tunnel, solo opere di adeguamento tecnico o tecnologico delle linee esistenti.

Il tunnel italiano, sulla direttrice Genova-Rotterdam (Sempione e Gotardo), è più a sud, il Terzo valico dei Giovi, sotto l'Appennino ligure: una nuova tratta ad alta capacità di 53 km di lunghezza di cui 37 in galleria, che costa 6,2 miliardi di euro (tutti a carico dell'Italia, di cui 2,2 già reperiti e il resto da trovare): i lavori sono in corso e la fine dei cantieri è prevista nel 2021. Il ritardo però è evidente, e la previsione non sarà rispettata. «Il Terzo valico - ammette il ministro Delrio - è un po' in affanno per i problemi di finanziamento negli anni scorsi e per il nodo dello smaltimento delle terre da scavo. Ora abbiamo risolto entrambi i problemi, si potrà un po' recuperare, comunque il punto non è un anno in più. In questa prima fase le opere indispensabili sull'asse con la Svizzera sono quelle che completeremo nel 2020».

A.A.

LE OPERE

Brennero (Italia-Austria)

■ Tunnel ferroviario ad alta capacità di 57 km, diventerà 64 km collegandosi a tunnel di Innsbruck. Costa 8,8 miliardi, 4,4 a carico dell'Italia (aiuti Ue del 40%). Lavori al 22%, fine prevista nel 2025.

Torino-Lione

■ Linea ad alta capacità, 57 km di galleria sotto il Frejus. Il costo a carico dell'Italia è di 4,4 miliardi di euro, di cui 2,6 per la tratta internazionale (in corso i cunicoli esplorativi, fine lavori prevista al 2029)

Terzo Valico (Genova-Rotterdam)

■ Costo 6,2 miliardi (2,2 finanziati), lavori al 12%, in forte ritardo rispetto all'obiettivo del 2021

