

IL CANTIERE SULLE ALPI

# Tunnel Frejus, il raddoppio necessario per la sicurezza

Servono 2 anni prima che la seconda galleria venga aperta al traffico

**Filomena Greco**  
BARDONECCHIA (TO)

Ci vorranno ancora due anni prima che la seconda galleria autostradale del Frejus venga aperta al traffico dei veicoli tra Italia-Francia, nel frattempo il raddoppio del tunnel è operativo come galleria di sicurezza. Questo, d'altronde, era il progetto iniziale: realizzare una galleria pedonale parallela all'attuale Traforo lungo 12,8 chilometri, da usare come tunnel di sicurezza, per adeguare gli standard del Frejus alla direttiva europea del 2004. Nel 2012 il cambio di passo e la decisione di realizzare una seconda galleria da destinare al traffico dei veicoli, con diametro di 8 metri e un investimento complessivo pari a circa 553 milioni a carico di Sitaf - controllata da Anas al 51%, con il Gruppo Gavio primo socio di minoranza al 36,5% - e di SF-TRE, l'omologa francese, in parte finanziato dai rincari del pedaggio nel 2019. A partire da ottobre 2021, quando parte del traffico sarà deviato nella seconda galleria, rappresenterà l'unico tunnel autostradale alpino a doppia canna.

A regime, spiega Bernardo Magni, direttore generale della società, «avremo

due gallerie a senso unico di circolazione, nell'attuale tunnel la seconda corsia sarà riservata all'emergenza, nella nuova galleria, più piccola, la carreggiata di marcia sarà unica, affiancata ad una corsia di emergenza». Nessun raddoppio, dunque, della capacità del Frejus, tema sensibile se si considera il dibattito acceso sulla Tav Torino-Lione e sulla necessità di favorire lo spostamento del traffico merci dalla gomma al ferro, come chiedono i sostenitori della Torino-Lione. «In realtà per il Frejus non si può parlare di raddoppio della capacità - risponde Magni - perché il traffico, attual-

## VALICHI AUTOSTRADALI

### 553 milioni

#### La nuova galleria del Frejus

È operativa la seconda galleria del Frejus, il Traforo da 12,8 chilometri che unisce Italia e Francia, inaugurato nel 1980. Per ora funziona come una galleria di sicurezza ma a partire da ottobre 2021 sarà aperta al traffico. A regime il traforo avrà due gallerie a senso unico di marcia, ognuna con una corsia di emergenza e 34 rifugi di sicurezza realizzati tra i due tunnel. Il progetto vale 553 milioni di investimenti

mente in una sola galleria, sarà diviso nei due tunnel, ognuno a senso unico di marcia». Si separano i flussi, dunque, non si raddoppia la capacità, ma si garantisce continuità di esercizio limitando le periodiche chiusure al traffico e le code dei mezzi pesanti. Imponente la dotazione di sicurezza: 34 i rifugi realizzati tra una galleria e l'altra, 6 stazioni tecniche per mezzi e impianti e 9 bypass carrabili, 220 telecamere di sicurezza per monitorare il traffico e segnalare eventi anomali, mezzi di emergenza pronti ad intervenire in tre minuti.

Nel 2018 sono stati oltre 786 mila i mezzi pesanti che hanno attraversato il Frejus, oltre duemila al giorno, il 6,2% in più del 2017, rappresentano il 7,3% dell'intero traffico merci attraverso le Alpi. Un trend in crescita negli ultimi anni, che però non ha ancora recuperato il gap rispetto al 2007 e che intanto ha registrato una inversione di tendenza da agosto. «Il traffico merci è un indicatore che anticipa le fasi economiche, anche quelle recessive» dicono i responsabili di Sitaf. Da qui passa circa un quarto degli oltre tre milioni di tir che ogni anno attraversano la frontiera con la Francia, oltre la metà va a Ventimiglia, il resto attraversa il Monte Bianco o i percorsi "low-cost" di Monginevro e Moncenisio, mentre la quota che viaggia su ferro attraverso il Frejus ferroviario non raggiunge il 10% del totale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

