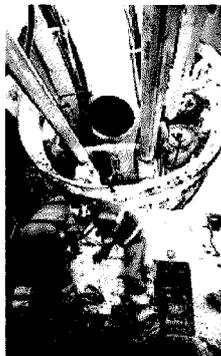


IL RETROSCENA

Tav, addio tra un anno
al cantiere del tunnelDAL NOSTRO INVIATO
PAOLO GRISERI

FINE lavori 31 dicembre 2016. Nel giorno in cui il ministro Delrio firma l'atto che assegna all'Italia 893 milioni per il cantiere della Tav (quota parte per il periodo 2015-2020 del finanziamento di 1,9 miliardi), il direttore di Telt, Maurizio Bufalini, conferma che «ai ritmi attuali possiamo rispettare il programma prescritto dall'Ue e concludere lo scavo tra un anno».

SEGUÈ A PAGINA IX

Tecnici al lavoro
sulla "talpa"

L'alta velocità

Tav, a Chiomonte
conto alla rovescia
Addio tra un anno
al cantiere del tunnelGià scavati quattro chilometri: ne mancano tre
Da gennaio pronta la maxi-talpa sul lato francese

<DALLA PRIMA DI CRONACA

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO GRISERI

LA conclusione a fine 2016 prevista dall'Ue è un anno in ritardo rispetto alle previsioni di inizio decennio ma è coerente con il calendario europeo che prevede l'avvio della fase di scavo del tunnel di base a metà 2018 in Francia e a inizio 2019 in Italia. «Ora ci sono i progetti esecutivi, ci sono i finanziamenti e dunque la realizzazione dell'opera può procedere»

re» assicura Bufalini.

Entrando nella galleria di Chiomonte si capisce che sarebbe praticamente impossibile tornare indietro nella realizzazione dell'opera. La talpa ha già scavato 3.956 metri, 4 dei 7,5 chilometri che deve percorrere. Il monitor nella cabina di guida dice che in questi giorni si procede alla velocità di 1,60 metri l'ora. Ma non è sempre stato così: «Il mese scorso - spiega Bufalini - abbiamo incontrato la prima importante faglia. In al-

cune giornate avanzavamo di soli 50 centimetri». È stato ne-



cessario riempire i vuoti con schiume a espansione e fissare centine di ferro per evitare crol-

Si avanza a una media di un metro e 60 l'ora ma il mese scorso una faglia ha rallentato tutto

li. Ora il punto più difficile sembra superato. La talpa scava ormai in asse con le due canne del futuro tunnel di base. Certamente avanzerà ancora fino alla chilometrica 5,850: quello sarà il punto decisivo perché proprio lì le pressioni sono più forti. Sopra ci sono oltre due chilometri di roccia prima di arrivare alla vetta della montagna, una delle coperture più alte al mondo. Pressioni fortissime. Ieri mattina al cantiere di Chiomonte faceva freddo, c'era un solo grado, ma in fondo alla galleria si sfioravano i trenta. Un sistema di refrigerazione mantiene la temperatura relativamente accettabile.

I tempi per finire il lavoro sono abbastanza certi: se ci si fermerà ai 6 chilometri previsti dal primo lotto del cantiere della Maddalena, si finirà a fine estate. Se invece si dovranno raggiungere i 7,5 chilometri (gli ultimi 500 metri già in territorio francese), sarà necessario attendere fino a dicembre.

Da gennaio 2017 tutto cambierà nel cantiere. Arriveranno le betoniere per realizzare i piloni di sostegno del nuovo svincolo autostradale di Chiomonte, destinato a servire il cantiere e il paese. Sarà necessario realizzare un nuovo ponte stradale sulla Dora che potrebbe avere anche una sede per il nastro trasportatore per lo smarino verso la linea ferroviaria storica se, come è possibile, per ragioni di sicurezza lo scavo del tunnel di base dovesse cominciare proprio dal cantiere. A gennaio si saprà chi ha vinto il bando per prospettare costi e benefici del trasferimento da Susa a Chiomonte del cantiere di attacco delle due canne del tunnel ferroviario. Se si partirà da Chiomonte sarà necessario allargare l'attuale cantiere e scavare una nuova galleria di 1,5 chilometri per raggiungere il livello del tunnel di base.

Il resto del cronoprogramma procederà contemporaneamente

te. In Francia verrà consegnata tra poche settimane, a gennaio, la prima talpa per il super-tunnel, una macchina con una fresa da 10,9 metri, quasi il doppio della talpa che scava alla Maddalena. La macchina si trova oggi a Saint Etienne e sarà successivamente trasferita a Saint Martin la Porte dove comincerà a lavorare a febbraio. Quando passerà il primo treno sotto la supergalleria? Nel 2029, dice l'Ue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

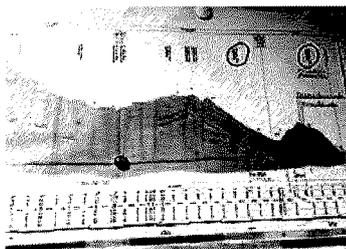


AL "TIMONE"
L'operatore della talpa che sta scavando il tunnel geognostico

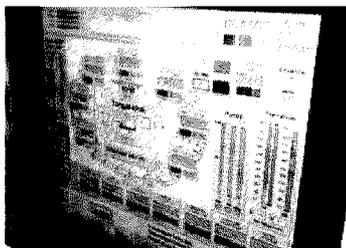
LE IMMAGINI

**LA TAPPA INTERMEDIA**

La talpa partita dal cantiere di Chiomonte ha già scavato 3.956 metri, cioè 4 dei 7,5 chilometri che deve percorrere per ultimare il tunnel geognostico

**IL PERCORSO**

La sagoma della montagna, man mano più alta man mano che si avanza da est verso ovest: km 5,850 decisivo perché lì, con 2000 metri di roccia sopra, le pressioni sono forti

**LA CONSOLLE**

Il monitor nella cabina di guida dice che in questi giorni si procede alla velocità di 1,60 metri l'ora. Ma il mese scorso, a causa di una faglia, si è calati a 50 centimetri l'ora