

PER RIDURRE LE SPESE DI SICUREZZA



Tav: non si scaverà a Susa via al tunnel a Chiomonte

PAOLO GRISERI

IL TUNNEL di base della Torino-Lione si scaverà partendo dal cantiere di Chiomonte. Che sarà ampliato e che sostituirà quello, previsto nel progetto originario, che avrebbe dovuto sorgere a Susa. Una commissione di studio composta da 17 docenti universitari ha risposto con questa indicazione all'invito del Cipe di «studiare un nuovo progetto di cantierizzazione».

A PAGINA VII



Grandi opere

Il retroscena. Il primo progetto prevedeva che i lavori per la supergalleria iniziassero dal capoluogo della valle. La variazione permette di risparmiare sulla sicurezza perchè non bisogna "blindare" un altro cantiere, ma diventa più caro il trasporto dello "smarino"



Tunnel Tav: lo scavo non partirà da Susa ma da Chiomonte

PAOLO GRISERI

IL TUNNEL di base della Torino-Lione si scaverà partendo dal cantiere di Chiomonte. Che sarà ampliato e che sostituirà quello, previsto nel progetto originario, che avrebbe dovuto sorgere a Susa. Una commissione di studio composta da 17 docenti universitari ha risposto con questa indicazione all'invito del Cipe del settembre scorso di «studiare un progetto di cantierizzazione per ridurre al minimo, in questa fase, l'impatto sulla piana di Susa». Il progetto, discusso con i rappresentanti delle forze dell'ordine responsabili

della sicurezza del cantiere, è stato presentato il 20 maggio scorso al prefetto di Torino, Paola Basilone, durante l'ultima riunione prima di lasciare l'incarico e trasferirsi alla guida della prefettura di Roma. Per correttezza istituzionale Basilone ha approvato delegando al suo successore il giudizio definitivo sul progetto.

Il vantaggio del cambio di fronte di scavo è evidentemente legato all'ordine pubblico: dopo gli attacchi subiti negli anni dal cantiere di Chiomonte, è parso più conveniente ampliare le strutture esistenti piuttosto che rea-

lizzare a Susa un altro cantiere che potrebbe diventare potenziale bersaglio degli assalti dei movimenti antagonisti.

La partenza dello scavo del tunnel di base avverrà a fianco dell'imbocco del tunnel geognostico della Maddalena che è ormai giunto a oltre due terzi del percorso. La talpa della galleria esplorativa ha infatti superato i 5.100 metri sui 7.500 previsti dal progetto. Ormai il trenino interno impiega quasi un'ora per arrivare in fondo al tunnel.

Il nuovo scavo in partenza dal cantiere di Chiomonte sarà costituito da un'unica galleria del diametro di 10 metri che in meno di un chilometro arriverà ad incrociare l'asse del tunnel di base. Qui verrà scavata una grande camera da cui partiranno le talpe per realizzare le due canne della mega galleria con la Francia. Per realizzare l'opera sarà necessario allargare l'area dell'attuale cantiere anche se non verranno superati i limiti della zona di interesse strategico già definiti dalla prefettura.

Il cambio di progetto del cantiere, che dovrà essere approvato da una conferenza dei servizi entro fine anno, prevede anche un diverso smaltimento delle terre di scavo, il cosiddetto smarino. In origine infatti, quando lo scavo del supertunnel doveva iniziare dalla piana di Susa, la terra di risulta avrebbe dovuto essere caricata direttamente sui treni.

La scelta di non realizzare un nuovo cantiere in un'area che avrebbe dovuto essere difesa dagli attacchi dei centri sociali torinesi, costringe però ad utilizzare i camion che dal cantiere di Chiomonte raggiungeranno la ferrovia con diversi viaggi notturni per andare a scaricare la terra di scavo sui vagoni.

I costi della variante, secondo quanto si legge nello studio, dovrebbero essere

notevolmente inferiori alla cifra di 200 milioni di euro già messa a disposizione dal Cipe lo scorso autunno per tutelare la sicurezza del cantiere e di chi lavora all'interno. Inoltre il maggior costo del trasporto dello "smarino" dovrebbe essere in parte compensato dalle minori spese che saranno necessarie per il semplice ampliamento del cantiere esistente rispetto al progetto di realizzarne uno



DIRETTORE
Mario Virano
direttore di Telt
garantisce che i
lavori finiranno
entro il 2029

Resta il nodo delle compensazioni. Almeno in una prima fase il comune di Susa non riceverà le somme previste (che il sindaco No Tav, Sandro Plano, aveva sempre rifiutato di considerare tali) perché fino a quando le due talpe del tunnel di base non avranno finito il loro lavoro sul versante italiano, non ci sarà alcun disagio da compensare. C'è da immaginare che questo avverrà non prima di cinque anni.

Il cambio di progetto di scavo non modificherà in alcun modo il tracciato del tunnel di base. Che sul versante italiano sarà lungo 12 chilometri. Ieri, in occasione dell'inagurazione del tunnel del Gottardo Mario Virano, direttore di Telt, ha confermato che «la sezione internazionale della Torino-Lione sarà completata per il 2029».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERI
Il cantiere del tunnel esplorativo di Chiomonte (sopra) già lungo 5 chilometri al cui fianco partirà quello della vera galleria e sotto la pianta dell'area di Susa dove era prevista la prima partenza

IPUNTI

LA DECISIONE

La decisione di cambiare il punto di partenza degli scavi è stata presa dall'ex prefetto Paola Basilone dopo che 17 docenti universitari aveva dato il loro parere

I FONDI

Sono già stanziati per le spese di sicurezza del cantiere della Tav dal Cipe circa 200 milioni di euro e così non sarà necessario investire di più per un altro cantiere

LE COMPENSAZIONI

In questo modo però i fondi per le compensazioni destinati ai comuni della valle non andranno a Susa fino alla conclusione del cantiere prevista nel 2029

Il nuovo "buco" sarà scavato a fianco di quello "esplorativo" che ha già raggiunto i cinque chilometri di profondità

nuovo a Susa.