

MENTRE TORINO DISCUTE

Tav, via libera in Parlamento al trattato Da gennaio gli appalti



La talpa che scaverà il tunnel

MENTRE a Torino il consiglio comunale discute sul no (virtuale) alla

La battaglia dell'alta velocità

Tav, i dubbi di Torino non frenano la marcia Dal Senato via libera in settimana al trattato

MENTRE a Torino si discute ancora se farla, a Roma si mette la parola fine all'iter di approvazione della Torino-Lione. Entro fine settimana la commissione esteri del Senato dovrà dare il via libera alla ratifica del trattato internazionale che farà partire le gare di appalto

Tav della giunta grillina a Roma il Parlamento si appresta ad approvare definitivamente il trattato internazionale che darà il via al cantiere "finale" della tratta internazionale della Torino - Lione. Il sì arriverà entro il 31 dicembre. E dal primo gennaio 2017 potranno partire le gare d'appalto. Il trattato stabilisce anche in modo preciso la divisione dei costi tra l'Italia (4,7 miliardi), la Francia (7,2) e l'Unione Europea (che ne metterà 3,3).

Il tunnel dalla parte italiana sarà "scavato" da due talpe, una per ogni canna del lungo traforo (in tutto una cinquantina di chilometri) che arriveranno al loro "posto di lavoro" grazie a una galleria che parte dal cantiere di Chiomonte. E che in gran parte è già stata scavata. E sempre a Chiomonte sarà aperto un nuovo casello autostradale per i camion che trasporteranno il materiale di scavo del tunnel fino a Salbertrand dove sarà caricato sui treni.

PAOLO GRISERI A PAGINA II



per il tunnel di base. Poi il trattato passerà dalle commissioni all'aula di palazzo Madama che lo approverà entro fine novembre e lo manderà alla Camera. A Montecitorio si prevede l'approvazione entro il 31 dicembre.

Il trattato internazionale certifica il costo definitivo del tunnel di base da Saint Jean de Maurienne fino alla stazione di Susa: 8,6 miliardi di euro. L'Italia ne spenderà 3, la Francia 2,2 (perché è più lunga la tratta da realizzare tra il tunnel di base e Lione rispetto a quella italiana). L'Europa spenderà 3,3 miliardi. A questi costi vanno aggiunti (ma non fanno parte del trattato internazionale) gli 1,7 miliardi che l'Italia spenderà per la tratta Susa-Torino e i 5 (attualmente sono 7 ma Parigi sta rivedendo il progetto) che la Francia spenderà per la tratta Sain Jean de Maurienne-Lione. In tutto la Torino-Lione costerà all'Italia 4,7 miliardi, alla Francia 7,2 e all'Europa 3,3. Il trattato che verrà ratificato dal Parlamento italiano prevede anche questi valori vengano aggiornati fino a un massimo dell'1,5 per cento in base all'andamento dell'inflazione. «Ma finora - dice il commissario di governo Paolo Fioletta - l'inflazione rispetto alla base del 2012 è stata addirittura negativa». Un altro punto del trattato è quello che impone alla Francia di adeguare gli appalti ai criteri antimafia del lato italiano. Entro fine anno i due parlamenti dovrebbero ratificare il documento. A partire dal 1 gennaio prossimo dunque sarà possibile dare il via alle gare per il megatunnel.

(p.g)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ora a Chiomonte parte il vero scavo per il supertunnel

PAOLO GRISERI

IL PROGETTO è stato approvato dalla Prefettura, dal ministero dell'interno e dall'Osservatorio delle amministrazioni locali. Entro fine anno dovrebbe avere il via libera dal Cipe. E' il piano per far partire dal cantiere di Chiomonte lo scavo del tunnel di base. Una soluzione scelta da un consorzio di 19 università. Prevede di scavare, partendo dal cantiere di Chiomonte, una galleria di un chilometro larga 9 metri in modo da accogliere le frese che lavoreranno nel tunnel di base. In fondo alla galleria di adduzione verrà realizzato un camerone in grado di contenere del due talpe che scaveranno i 12 chilometri della tratta italiana nelle due direzioni. Il progetto prevede che lo smarino scavato sul versante italia-

no del tunnel di base venga trasferito con i camion utilizzando l'autostrada fino a Salbertrand dove verrà caricato sui treni. Nella versione originaria si prevedeva che il cantiere del tunnel di base fosse realizzato a Susa ma le violente manifestazioni di questi anni da parte dei centri sociali contrari all'opera hanno consigliato di utilizzare il cantiere esistente di Chiomonte. Quest'ultima soluzione consentirà comunque di evitare lo scavo del previsto pozzo di ventilazione in val Clarea. Secondo Mario Virano, direttore di Telt, «i tempi di approvazione del progetto dovrebbero consentire di partire con le gare a fine

Sarà costruito un nuovo svincolo autostradale

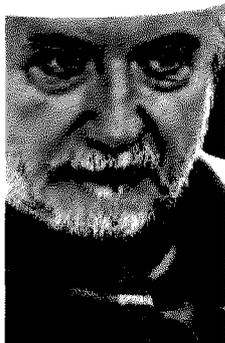
per i camion che dovranno portare lo smarino a Oulx 2017». Nel frattempo, dall'inizio del 2017 Telt potrà bandire le gare d'appalto per i cantieri del tunnel di base. In tutto nove lotti, in gran parte in Francia, otto per altrettanti punti di attacco delle frese e uno per la parte tecnologica.

Se sul versante francese i lavori sono più avanti per quanto riguarda il tunnel di base, oltralpe i progetti di collegamento della galleria con Lione sono meno avanzati di quelli italiani. Entro primavera Parigi dovrà approvare la revisione del progetto della tratta fino a Lione. Per risparmiare è prevista la realizzazione di due gallerie a doppio senso di marcia invece delle previste due canne. Questo in attesa che il supertunnel faccia au-

mentare il traffico merci in modo da rendere indispensabile la seconda canna. Questione che sul versante italiano non si pone perché tra Susa e Torino la vecchia linea storica è sostanzialmente in pianura. In una prima fase nella tratta Chambéry-Lione il traffico merci correrebbe nelle due gallerie a doppio senso mentre il traffico passeggeri ad alta velocità percorrerebbe l'attuale linea storica, sostanzialmente pianeggiante. Tutte queste modifiche consentirebbero di ridurre di 2 miliardi i costi inizialmente previsti sul versante francese.

Su quello italiano invece dopo la ratifica del trattato internazionale e in attesa che venga approvata la variante per far partire lo scavo da Chiomonte, i primi atti del 2017 saranno lo spostamento della pista di guida sicura e dell'autoporto di Susa. Operazione necessaria per aprire il cantiere della nuova stazione ferroviaria internazionale. Entro la prossima primavera verrà infine concluso lo scavo della galleria geognostica della Maddalena. Quella che Alberto Perino, durante la visita dei 5 stelle al cantiere, aveva profetizzato: «Non la farete mai». Oggi la talpa ha scavato 6,5 dei 7,5 chilometri totali. E' immaginabile che il ritmo di scavo non sarà forsennato nei prossimi mesi. Proprio perché il cantiere dovrà essere utilizzato anche per scavare il tunnel di base e non conviene avere un'interruzione delle operazioni. Tra le prime opere da compiere nel 2017 c'è anche lo svincolo autostradale di Chiomonte, necessario a servire il paese e a consentire ai camion di portare lo smarino allo scalo ferroviario di Salbertrand. Uno dei nodi da superare sarà quello delle autorizzazioni per evitare ai camion di scendere fino a Susa prima di poter imboccare l'autostrada in senso inverso.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Mario Virano
direttore di Telt



LA TALPA

Saranno due le talpe che scaveranno il tunnel di base della Torino - Lione dall'Italia. Una per ciascuna "canna". Per portarle all'interno della montagna sarà costruita una galleria di un chilometro oltre a quella già fatta da Chiomonte