

IL CONSIGLIO REGIONALE A SAINT-MARTIN-LA-PORTE

Nel cantiere Tav dove si sta già scavando il tunnel

Già realizzati 4,3 km di galleria: "Sì, servono per studiare la montagna ma i treni della Tav passeranno di lì"

BEPPE MINELLO
INVIATO A SAINT-MARTIN-LA-PORTE

Se non c'è peggior sordo di chi non vuole sentire, si può ben dire, almeno nel caso della contestata Tav tra Torino e Lione, che non c'è peggior cieco di chi non vuol vedere. Perché di fronte all'atteggiamento del ministro grillino alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, apparentemente propenso ad accogliere gli argomenti del suo partito, il M5S, ferocemente critico con la linea ferroviaria che vorrebbero bloccare «tanto non s'è fatto ancora nulla», i fautori dell'importante infrastruttura, ieri si sono recati nel più importante dei cantieri già attivi attorno al futuro



Ecco i primi chilometri di una delle due canne del tunnel che, alla fine, sarà lungo 57,5 km e dove passeranno i treni ad alta velocità fra Lione e Torino

tunnel di base per dimostrare che di cose, al contrario, ne sono già state fatte parecchie: si sono cioè già impegnati centinaia di milioni e i primi 4,3 km del contestato tunnel, che alla fine sarà lungo 57,5 km, sono realtà.

Grillini assenti

Una visita programmata da tempo dalla Commissione Trasporti del Consiglio regionale, guidata da Nadia Conticelli del Pd, e rinviata due volte su richiesta dei commissari grillini che, alla fine, hanno preferito dare forfait, lasciando ai colleghi del Pd, di Forza Italia e pure di Liberi e Uguali, rappresentato da Silvana Ac-

cossato, l'onere di andare a

vedere con i propri occhi ciò che loro negano.

Certo, il «buco» che da Saint-Martin-La-Porte, pochi chilometri oltre il tunnel del Fréjus, scende nelle viscere della montagna per raggiungere il punto là dove è previsto che passi il tunnel definitivo e dove sta già lavorando una «talpa» simile ma più grande (è lunga 135 metri) di quelle che hanno scavato la metropolitana torinese, servirà a conoscere la montagna per capire come meglio procedere per completare l'immane opera. E dunque non è un caso se altri 300 metri del tunnel, dove la

presenza di carbone rende particolarmente «elastica» la montagna, come spiega il di-

rettore tecnico del cantiere, Maurizio Bufalini, siano invece scavati con metodi tradizionali (esplosivi e scavatrici) per stabilire come meglio superare il problema. Un lavoro, dunque, che si può ben definire un «di studio», dando apparentemente ragione ai contestatori. Ma la realtà è che quel «buco», del costo di 400 milioni, che impegna 800 persone e che alla fine sarà lungo 9 km e raggiungerà un'altra galleria realizzata a La Praz, in direzione Italia, è un pezzo definitivo dei 57,5 km del tunnel fi-



nale. Tutte e due le canne del tunnel internazionale, che per «soli» 12 km è in territorio italiano, in certi momenti e a cantiere completamente avviato, vedranno all'opera 7 «talpe» contemporaneamente. Una cosa resa possibile grazie alle cosiddette «discenderie», cioè i quattro «buchi» scavati nel fianco della montagna (oltre a quello di Saint-Martin-La-Porte ci sono quelli di La Praz, di Modane e quello italiano della Maddalena a Chiomonte) che consentono e consentiranno di portare le «talpe» al livello del progettato tunnel per farle lavorare contemporaneamente sia verso l'Italia, sia verso la Francia.

Come detto il cantiere visitato ieri dai consiglieri regionali ha comportato un investimento di 400 milioni «e tra oggi e lunedì - annuncia Antonio Ferrentino, vicepresidente Pd della Commissione - verranno pubblicizzati altri 5,5 miliardi

di appalti che verranno, a mano a mano, messi a gara». «Quattrocento milioni - commentano i dirigenti del cantiere - che saranno bruciati se si bloccasse tutto. In ogni caso, a noi di tutte le polemiche di questi giorni non è arrivato nulla di ufficiale. Qui si lavora 24 ore su 24 come prima».

«È impressionante l'avanzamento dello scavo con la talpa - commenta Nadia Conticelli -, tutto sta procedendo rispetto al cronoprogramma stabilito. Chi pensa che si possa interrompere un'opera simile, per sola ideologia contro le grandi opere, condannerebbe il Piemonte all'isolamento

Le costruzione dei primi 9 km di tunnel dà lavoro a 800 persone e costa 400 milioni

e interromperebbe un progetto strategico dell'intero continente europeo». A Saint-Martin-La-Porte, il tunnel non è il solo cantiere attivo: a nemmeno 2 km, in un ex-segheria, è stata realizzata una fabbrica di conci (pezzi in calcestruzzo che uniti assieme diventano il rivestimento del tunnel) che ne sforna 80 al giorno, utili per rivestire 10 metri di galleria. Dà lavoro a 80 persone,

molte della zona. Analogo cantiere è previsto sul versante italiano, a Salbertrand. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI