

Assegnato un cantiere da 40 milioni, era fermo dal 2018: a Chiomonte verranno realizzate 23 nicchie

La Tav riparte anche in Italia Nel 2020 appalti per quasi 5 miliardi

IL CASO

ANDREA ROSSI

Il cantiere, di per sé - rispetto a un'opera il cui costo previsto è di 15 miliardi - è poca cosa. Ma il via libera ai lavori per la costruzione di 23 nicchie di interscambio nel tunnel della Torino-Lione a Chiomonte ha una portata simbolica non irrilevante: segna, dopo oltre un anno, la ripresa delle operazioni in Valsusa, sul versante italiano, paralizzate dallo psicodramma interno al Movimento 5 Stelle e dalla volontà del primo governo Conte di rivedere il progetto sottoponendolo a un'analisi sui costi e benefici.

Mentre l'Italia valutava, la Francia è andata avanti. Ora, dopo oltre un anno anche al di qua delle Alpi l'opera riparte: l'opera da 40 milioni è stato assegnato da Telt - la società pubblica italo-francese incaricata di realizzare la Tav - a un raggruppamento guidato da Salvini Impregilo e impegnerà per quasi due anni una cinquantina di lavoratori il

Entro il 2026 tutto il tunnel transazionale dovrebbe essere completato

cui compito è allargare il tunnel esistente, ricavando nicchie utili a far passare i camion del cantiere trasformando la galleria geognostica in una galleria di servizio a quello che sarà il tunnel vero e proprio.

L'appalto per la prima volta attua quel patto siglato dalla Regione con Telt e il commissario di governo per generare le maggiori ricadute possibili sul territorio e ridurre l'impatto am-

bientale: maestranze insediate vicino al cantiere, addetti provenienti da categorie svantaggiate.

Le 23 nicchie risalgono a un vecchio lotto di lavori che avrebbe dovuto partire nel 2018 ma venne bloccato proprio a causa del ripensamento sulla Torino-Lione deciso dal governo Cinquestelle-Lega. A dicembre, sbloccata la partita politica che si è chiusa con il via libera del presidente del Consiglio Giuseppe Conte, il cda di Telt ha autorizzato i lavori. Nello stesso frangente ha dato il via libera a gare d'appalto da 2,3 miliardi per la costruzione del tunnel di base sul lato francese.

Il 2020 sarà un anno decisivo per la Torino-Lione. Al momento sono stati scavati poco meno di 30 chilometri

di gallerie su 162, di cui 9 per il tunnel vero e proprio (tutti in Francia) e circa 20 di gallerie secondarie. Quest'anno potrebbero andare a gara lavori per 5 miliardi, di cui uno sul versante italiano, con cui l'intero tunnel di base, lungo 57 chilometri, verrà terminato. I cantieri dovrebbero aprire in sequenza a partire dalla fine di quest'anno e chiudersi - secondo i piani - nel 2026. A quel punto resteranno tutte le opere secondarie e soprattutto l'infrastruttura ferroviaria: reti elettriche e binari.

Il fronte italiano mantiene sempre una sua precarietà, oltre a scontare un forte ritardo rispetto alla parte francese, tanto che l'ex sottosegretario ai Trasporti Mino Giachino, uno dei promotori delle piazze Sì Tav che ieri ha avuto un scambio via sms con Matteo Salvini, chiede «che si accelerino il più possibile i lavori nel tunnel dalla parte italiana».

La ripresa dei lavori segna comunque una svolta psicologica: la Tav riparte anche sul versante italiano, segno di una decisione che pare irreversibile. È una sorta di ritorno all'inizio del 2018: riprendono i cantieri congelati all'epoca, è appe-

na stato ricostituito l'Osservatorio, la cui guida sarà affidata al prefetto di Torino Claudio Palomba. È stata invece soppressa la figura del commissario di governo, per anni incarnata da Paolo Fioletta, l'uomo che più di tutti si è scontrato con l'ex ministro Danilo Toninelli perché l'opera non venisse cancellata.

Oltre un anno e due analisi costi-benefici dopo gli operai sono rimasti ino-

**Lsms di Salvini a Giachino
Che adesso chiede di accelerare**

cupati e i sindaci dei comuni coinvolti aspettano sempre lo sblocco delle compensazioni: ci sarebbero 32 milioni pronti ma il governo li tiene fermi a Roma. L'unica cosa che ha continuato a marciare spedita sono gli imponenti costi per la difesa del cantiere di Chiomonte, per cui lo Stato paga circa 100 milioni l'anno. Finora intorno alle recinzioni di Chiomonte si è speso più che dentro il tunnel su cui viaggeranno i treni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I lavori nel tunnel dell'alta velocità Torino-Lione