

Cantieri Tav, avanti con giudizio

Nel cunicolo della Maddalena prosegue lo scavo: 7 metri al giorno

PAOLO PITTALUGA
 INVIATO IN VAL SUSA

Bastano pochi metri, percorsi lentamente dal trenino "minerario", e dimentichi i *check point*, le reti di protezione, il filo spinato israeliano, i blindati Lince, i tanti mezzi delle forze dell'ordine e dell'esercito e le telecamere dislocate in ogni angolo visibile o nascosto che rendono l'area più un avamposto militare che un cantiere avviato su una grande scommessa futura.

Il cuore della montagna si apre all'uomo, non pare gelosa di se stessa, ma è accogliente, calda - con i suoi 20° gradi - asciutta. Chiede rispetto ma non genera timore. La ammira per la maestosità, avverti la grandiosità del Creato, non la senti ostile, anche se si fa ferire. La speranza è che l'intervento dell'uomo serva al bene delle nuove generazioni.

Val Susa, territorio di Chiomonte, vallone chiuso della Val Clarea, valle offesa da due impattanti viadotti autostradali e che, al contrario, il futuro tunnel della nuova ferrovia Torino-Lione, non sfregerà affatto. Eppure qui le proteste dei No Tav echeggiano e costano - sinora 20 milioni di euro - per garantire l'operatività del sito.

Il treno avanza, nel cunicolo esplorativo della Maddalena, verso la grande talpa che sbriciola la roccia, tra i 5 e i 10 metri al giorno. Alla fine siamo a circa 2 chilometri scavati sino ai ieri. Diventeranno 7,5 con un diametro di 6,30 metri. Qui, a 63 chilometri da Torino, si scava da fine novembre 2012 (i primi 200 metri con metodo tradizionale, quindi da novembre 2013, con la fresa) un cunicolo - il cui costo è di 143 milioni - che ha due obiettivi: conoscere meglio la natura della montagna e, a ferrovia ultimata, diventare un tunnel di servizio per la ventilazione, la manutenzione e passaggio di sicurezza. Il sito impegna circa 150 persone delle quali il 40% proviene dalla provincia di Torino. E sino a fine anno scorso ha offerto opportunità di lavoro a 451 imprese, 206 delle quali della provincia di Torino e 65 della Valle Susa.

La fresa o talpa, in gergo tecnico *Tunnel boring machine*, è un gigantesco apparato lungo 240 metri e dal diametro di 6,30 metri che, alle spalle della fresa stessa e della sala comando, ha una complessa struttura di servizio all'interno della quale accede anche il trenino. La pietra frantumata - spiega Maurizio Bufalini, direttore di Ltf (*Lyon Turin Ferroviaire*), «è inviata all'esterno con i nastri trasportatori e, dopo analisi mai svolte prima d'ora in altri scavi del tipo - il cantiere infatti è visitato da ditte specializzate straniere in quanto considerato un apripista in materia - , posizionata nel deposito interno del sito dove si opera un repentino ripristino ambientale» (l'erba verdeggia sulle scarpate ricreate, così i nuovi alberelli, ndr). Parte di esso verrà invece reimpiegato nella costruzione definitiva del cunicolo. Le acque recuperate dal ven-

tre dell'Alpe «sono anch'esse depurate totalmente - sottolinea Bufalini - e inviate nella Dora. Il monitoraggio ambientale è seguito dall'Arpa Piemonte che pubblica on line bollettini periodici sulle matrici controllate».

Insomma, si scava per essere pronti alla grande opera: quel tunnel, due canne di 57 chilometri che da Susa condurrà a Saint Jean de Maurienne. E si guarda alla prossime date: il via libera del Cipe entro il 26 febbraio per poi poter chiedere il finanziamento del 40%, essendo una galleria transfrontaliera, all'Unione europea. Che costerà 8 miliardi e mezzo di euro, somma che andrebbe tripartita in 25% a carico della Francia, 35% dell'Italia - equivalenti a 2,9 miliardi di euro - e 40% dell'Ue. Tutto ciò da non confondersi con il costo complessivo della Torino-Lione, circa 24 miliardi di euro. Linea che una volta completata permetterà il collegamento ad alta velocità tra Milano e Parigi in 4 ore contro le attuali 7 ma anche, per fare un altro significativo esempio, un Milano-Barcellona in 6 ore e mezza contro le odierne 12.

Proiezioni, per ora, in un futuro che non è dietro l'angolo, anzi. Oggi il dato oggettivo è che si scavano i cunicoli esplorativi. Quello dietro Chiomonte e sul versante francese. Oltralpe, infatti, i primi giorni di questo mese sono partiti i lavori della galleria geognostica di Saint Martin La Porte, nella Valle della Maurienne. È la riapertura dei cantieri sul lato francese con il primo tunnel esplorativo dopo le tre discenderie sinora realizzate. Questa galleria sarà lunga 9 chilometri e sarà realizzata in un arco di tempo compreso tra i 5 e gli anni. E oggi si può dire che per la prima volta due talpe stanno lavorando in parallelo nei due Paesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



143 mln 451

IL COSTO DI QUESTO
 TUNNEL DI SERVIZIO PER
 LA VENTILAZIONE E COME
 PASSAGGIO DI SICUREZZA

IL NUMERO DI IMPRESE
 COINVOLTE - DI CUI 206
 DELLA PROVINCIA DI
 TORINO - PER 150 ADDETTI

8,5 mld

IL COSTO TOTALE DEL
 MEGA TUNNEL DELL'ALTA
 VELOCITÀ: IL 35% SARÀ A
 CARICO DELL'ITALIA, IL 25%
 FRANCESE E IL 40% UE



La fresa o "talpa" impiegata per sbriciolare la roccia

