

L'EVENTO La talpa ha terminato lo scavo dei 7.020 metri della galleria geognostica costata 173 milioni

Il tunnel di Chiomonte è completato 20 milioni per le proteste dei No Tav

→ Ora è ufficiale: anni di proteste, di violenze, di attacchi non sono serviti a nulla. Il tunnel geognostico della Maddalena di Chiomonte è infine terminato, primo tassello della galleria di base lunga 52 chilometri che attraverso le Alpi collegherà Torino e Lione con l'alta velocità. La talpa Gea ha terminato l'ultimo giro di fresa, raggiungendo i 7.020 metri di scavo sotto il massiccio d'Ambin. L'opera, che verrà poi utilizzata come condotto di ventilazione e logistico del futuro tunnel di base Tav, è complessivamente costata 173 milioni di euro, interamente finanziati dal Cipe. Venti di questi sono stati spesi per trasformare un luogo di lavoro in una fortezza sotto perenne assedio: recinzioni, reticolati, telecamere, torri faro, mense e alloggiamenti per i 400 uomini delle forze dell'ordine che devono difendere il cantiere e i suoi 170 operai dai continui attacchi dei No Tav.

Violenze che mai hanno tenuto conto delle ricadute economiche che i lavori di Chiomonte hanno garantito al territorio. Nel cantiere hanno trovato impiego fino a 170 persone, il 42% provenienti dalla Valsusa e il 14% dal resto del Piemonte, mentre il 44% arriva dall'Italia o dall'estero. Delle 460 imprese coinvolte 211 (43,23%) sono della provincia di Torino e 67 (13,06%) della Valle. Sono loro che a partire dal 2012 si sono aperti la strada, giorno dopo giorno, attraverso il massiccio d'Ambin per indagare sulla composizione della montagna e su come la talpa avrebbe lavorato in vista della futura realizzazione del tunnel di base. Il cantiere è stato aperto nel 2012 e a gennaio 2013 ha avuto inizio lo scavo tradizionale, poi prose-



Festa grande per i 170 operai che hanno completato lo scavo del tunnel della Maddalena di Chiomonte

guito dalla fine 2013 con il metodo meccanizzato, utilizzando una talpa aperta dal diametro di 6,30 metri. L'impiego di Gea si è rivelato particolarmente positi-

vo sia per efficienza della macchina - grazie a un avanzamento medio di circa 6 metri al giorno, con picchi anche di 30 metri - sia per l'assenza di feno-

meni di convergenza. Particolare attenzione è stata riservata al monitoraggio ambientale del cantiere di Chiomonte, cui è stato destinato il 5% del budget

dell'intera opera. I controlli sono avvenuti attraverso 66 centraline di misura, di cui 26 all'interno del sito e 40 nel raggio di 15 chilometri: da oltre 40

mila misurazioni non è emersa alcuna criticità di rilievo.

Ora per Chiomonte si apre la "fase 3", con la riorganizzazione del sito per il suo utilizzo futuro. Il nuovo assetto del cantiere, prima dei grandi lavori del tunnel di base, manterrà fino al 2018 il 92% dei lavoratori di provenienza locale. L'area si preparerà quindi ad accogliere il grande cantiere italiano del tunnel di base, che partirà appunto dalla Maddalena e procederà in discesa verso Susa alla destra della galleria geognostica. Telt, la società che si occupa di sovraintendere ai lavori, sta compiendo gli ultimi passi necessari: è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Ue il bando da 110 milioni di euro per la direzione lavori lato Francia, ed entro l'anno verrà assegnata anche la direzione lavori in Italia. Entro il 2019 saranno realizzati lavori per 1,9 miliardi di euro, finanziati per 813 milioni dall'Europa, rispetto a un costo totale certificato di 8,6 miliardi. I primi cantieri di quest'anno saranno quelli dello svincolo autostradale dell'A32 Torino-Bardonecchia, che darà accesso diretto al cantiere della Maddalena, e della rilocalizzazione dell'autoporto di Susa a San Didero per lasciare spazio alle aree che ospiteranno la nuova stazione internazionale. Lo scavo vero e proprio partirà invece nel 2019: per il completamento dell'opera sono stati previsti 10 anni di lavori, con taglio del nastro nel 2029.

Paolo Varetto