

Tunnel della Maddalena, fine anticipata

di MARCO GIAVELLI

Lo scavo del tunnel geognostico della Maddalena è arrivato alla conclusione e adesso la testa dei Si Tav può davvero andare al tunnel di base. Che, ormai lo sanno tutti, sarà scavato direttamente da Chiomonte in direzione Susa, e non dalla piana di Susa come originariamente previsto dal progetto definitivo della tratta internazionale della Torino-Lione: lo ha confermato mercoledì mattina, durante la conferenza stampa che si è tenuta nella sede torinese di Telt, in via Paolo Borsellino 17/b, il direttore tecnico Maurizio Bufalini, annunciando che a questo scopo la società italo-francese incaricata di realizzare e poi gestire l'opera presenterà in primavera la variante al progetto del 2013; l'approvazione da parte del Cipe dovrebbe arrivare entro fine 2018, in modo tale da avviare i primi "veri" lavori del maxi-tunnel nel 2019.

Ma nel frattempo Telt non resterà a guardare. Per Chiomonte si apre ora la "fase 3": dopo la preparazione e lo scavo, inizia la riorganizzazione del sito per il suo futuro utilizzo. Nei prossimi mesi l'area si preparerà infatti ad accogliere il grande cantiere italiano del tunnel di base. Telt sta già compiendo tutti gli ultimi passi necessari: è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il bando da 110 milioni di euro per la direzione lavori lato Francia. Entro l'anno verrà assegnata anche la direzione lavori in Italia. Ed entro il 2019, annuncia Telt nel suo comunicato stampa, «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 quest'anno saranno quelli del nuovo svincolo autostradale dell'A32 Torino-Bardonecchia, che darà accesso diretto al cantiere della Maddalena, e la riallocazione dell'autoparco di Susa a San Didero, per lasciare spazio alle aree che ospiteranno la nuova stazione internazionale».

Anche se Bufalini, a precisa domanda, ha risposto chiaramente che Telt non ha alcuna fretta di procedere con il trasferimento dell'autoparco: «Abbiamo già avviato il processo di acquisizione delle aree, lungo e complesso, che in base alla legge avviene con uno stile ancora molto "medievale". Proprio per questo abbiamo iniziato a fare le operazioni che ci competono, ma è evidente che la variante al progetto del tunnel di base sposta decisamente più in là nel tempo il termine per avere l'autoparco in funzione a San Didero, visto che a

Susa ci arriveremo molto dopo. Sui tempi non abbiamo ancora preso una decisione definitiva, faremo nei prossimi mesi le opportune valutazioni». Tutto questo mentre i No Tav preparano le ennesime "barricate di carta" in vista delle procedure di esproprio previste non solo a San Didero, ma anche a Bussoleno, Susa e Mompantero, con due serate informative in programma nei prossimi venerdì, il 3 marzo a Mompantero e il 10 marzo a

Susa, con il locale comitato.

Ma torniamo a Chiomonte. Con una doverosa premessa, che sta già facendo discutere negli ambienti No Tav: la talpa Gea ha concluso lo scavo 500 metri in anticipo, a una profondità di 7020 metri contro i 7500 inizialmente previsti, senza tuttavia che i costi siano diminuiti. I tecnici No Tav di Spinta dal bass, con evidente sarcasmo, hanno già parlato di "magia": «Lo scavo sarà quindi più corto del previsto, ma la spesa a carico delle casse pubbliche resterà identica. Rispetto alla delibera Cipe del 2010 i costi sono

mantenendo prima dei grandi lavori del tunnel di base il 92 per cento dei lavoratori di provenienza locale». Il tutto, appunto, a costi invariati, per un totale di 173 milioni di euro: «Raggiunti i nostri obiettivi in fase di scavo, ci siamo chiesti cosa potessimo fare per facilitare i lavori successivi, dunque tutto ciò che risulta fattibile attraverso una semplice modifica contrattuale lo faremo subito».

Ricordiamo che il cantiere di Chiomonte è stato aperto nel 2012: a gennaio 2013 ha avuto inizio lo scavo tradizionale per proseguire da fine 2013 con metodo meccanizzato, utilizzando una tbm aperta del diametro di 6,30 metri. Gli obiettivi che Bufalini ha dichiarato raggiunti sono tre: «An-

che in sostanza hanno riguardato tutte le opere di logistica fissa come le recinzioni, la palazzina per gli alloggi delle forze dell'ordine e la mensa più i supporti tecnici richiesti in occasione di particolari manifestazioni di protesta, gli impianti di videosorveglianza e di illuminazione. Separatamente, a carico del ministero dell'interno, vanno invece conteggiati i costi di vitto e alloggio sostenuti sul territorio per i reparti delle forze dell'ordine.

«Particolare attenzione - ricordano poi da Telt - è stata riservata al monitoraggio ambientale, cui

tunnel di base: la società ha scritto al ministero dell'ambiente per avere ragguagli su come comportarsi in questa nuova fase di passaggio.

Ma il Movimento 5 Stelle, in una nota, chiosa: «Ci chiediamo cosa ci sia da festeggiare dopo questo gigantesco spreco di denaro pubblico - attacca la consigliera regionale Francesca Frediani - Quando i cantieri usciranno dal fortino della Maddalena ed irromperanno in valle, l'impatto dell'opera sarà ancora più evidente ai cittadini e a poco serviranno le tanto sbandierate com-

“Tav, opera conclusa 500 metri prima per agevolare i futuri lavori”

“Il maxi-tunnel sarà scavato da Chiomonte: Telt prepara la variante”



aumentati del 21 per cento, da 143 a 173 milioni di euro, e lo scavo si è accorciato del 7 per cento. E i tempi? Secondo il cronoprogramma iniziale lo scavo sarebbe giunto ai 7,5 km a ottobre 2016, a febbraio 2017 siamo a poco più di 6,9 km. Costi che aumentano e tempi che si dilatano, ovvero il segno distintivo delle grandi opere».

Ma Bufalini ha respinto le accuse spiegando che Telt, proprio alla luce della variante che prevede lo scavo del tunnel di base da Chiomonte verso Susa, «ha deciso di rimodulare le attività del cantiere utilizzando le risorse degli ultimi 500 metri per alcune opere di finitura che renderanno più agevole l'avvio dell'opera principale: questo tunnel non è un oggetto a sé stante perché diventerà non solo galleria di servizio del tunnel di base, ma anche

galleria di ventilazione, che dunque non realizzeremo più in val Clarea. Successivamente la variante prevede che, accanto a quello già realizzato, venga scavato un altro tunnel sulla destra con un diametro maggiore, circa 10 metri, per poter poi inserire la talpa che scaverà il tunnel di base in direzione Susa. L'attuale cantiere, che avremmo dovuto chiudere nell'estate 2017, proseguirà dunque un anno in più, fino alla primavera-estate 2018,

zitutto indagare il massiccio d'Ambin, su cui c'erano poche informazioni, lungo un percorso che in gran parte va in affiancamento al tracciato del tunnel di base; testare lo scavo con la fresa, visto che le tre discendere in Francia sono state realizzate tutte con metodo tradizionale; raggiungere le massime coperture del tunnel di base del Moncenisio, oltre i 2mila metri. L'uso della Tbm si è rivelato positivo sia per efficienza della macchina, con un avanzamento medio di circa 6 metri al giorno e un picco di 30 metri, sia per l'assenza di fenomeni di convergenza.

Durante i lavori sono stati eseguiti rilievi geologici, idrogeologici e geomeccanici, sondaggi, prove in situ e di laboratorio, monitoraggio geofisici, nonché tensionali e deformativi».

Capitolo occupazionale. Nel cantiere della Maddalena hanno trovato impiego fino a 170 persone: il 42 per cento di provenienza valsusina e il 14 dal resto del Piemonte (il restante 44 dall'Italia dall'estero). Delle 460 imprese coinvolte 211 (43,23 per cento) sono della provincia di Torino e 67 (13,06) della valle di Susa. Quanto ai costi, nei 173 milioni sono compresi anche i 20 spesi per la sicurezza e la difesa dell'area dagli attacchi No Tav,

è stato destinato il 5 per cento del budget dell'intera opera. I controlli avvengono tramite 66 centraline di misura, di cui 26 all'interno del sito e 40 nel raggio di 15 km. Le verifiche vengono effettuate da Ispra, Asl e soprattutto dall'Arpa su 135 parametri, tra cui polveri, biossido di azoto, radiazioni, amianto, acque, rumore, vibrazioni e componenti biologiche. Da oltre 40mila misurazioni non è emersa alcuna criticità di rilievo». Telt ha inoltre accantonato 300mila euro per quattro prescrizioni ambientali di risistemazione finale dell'area di cantiere che vanno in conflitto con il proseguimento dei lavori in ottica

pensazioni. Il Tav entrerà nella vita dei valsusini e sarà evidente a tutti la follia di questo progetto. Non si potrà pensare di gestire il dissenso all'opera con repressione e militarizzazione come avvenuto finora. In questi giorni i cittadini che hanno partecipato all'acquisto collettivo dei terreni su cui dovrebbe sorgere la stazione internazionale di Susa stanno innalzando le prime "barricate di carta", cui Telt ha già dato una prima risposta piuttosto ostile. Emergeranno i limiti del metodo coercitivo usato per imporre l'opera e il fallimento della politica che si è fatta strumento di certe lobbies».

“È costato 173 milioni di euro di cui 20 per la sicurezza del sito strategico”

