

«Quello non è un progetto definitivo»

Tunnel della Maddalena: miriade di prescrizioni, minoranza all'attacco

di MARCO GIAVELLI

CHIOMONTE - «Nei nostri comuni un progetto definitivo fatto in quel modo non avremmo mai potuto approvarlo. Qui, invece, lo hanno approvato anche se non ha le caratteristiche per essere un definitivo». L'accusa arriva da Giorgio Guglielmo, consigliere di minoranza a Chiomonte. Non certo uno sprovveduto in quanto a conoscenza delle procedure legislative, visto che di mestiere fa il segretario comunale. Nel mirino ci sono il tunnel geognostico della Maddalena e soprattutto la delibera attraverso cui la giunta regionale, il 7 ottobre, ha dato il disco verde al progetto definitivo dell'opera che secondo molti deciderà le sorti della Torino-Lione. Una delibera che pone una valanga di prescrizioni e che fa emergere tutta una sfilza di carenze documentali agli elaborati progettuali, ma che alla fine approva il progetto a patto però che tutte le condizioni poste vengano rispettate.

«È una vicenda su cui bisognerà anche fare qualche valutazione sotto il profilo giuridico», sottolinea Guglielmo, che sabato mattina ne ha chiesto conto al sindaco Renzo Pinard portando la questione in consiglio comunale. E fuori, davanti al municipio presidiato dai carabinieri, i No Tav hanno allestito un banchetto informativo sul progetto. Dentro, una ventina di attivisti ha assistito al dibattito in un clima che comunque non si è mai surriscaldato, nemmeno quando la seduta è stata aperta al pubblico. Il dibattito, tra l'altro, ha messo in luce come anche nella maggioranza chiomontina, notoriamente Sì Tav, ci siano due assessori non proprio allineati con le posizioni di Pinard: Cristina Uran e, anche se con posizioni più sfumate, Danilo Garetto. La Uran, pur definendosi una moderata, non ha esitato a dire che «il tunnel geognostico per almeno quattro chilometri non serve a niente visto che non corre nemmeno di fianco al tunnel di base» e che «può anche darsi che il Tav non si faccia perché non avranno i soldi, ma se qui iniziano a scavare il danno, noi, lo subiremo comunque».

Per dimostrare le carenze documentali del progetto definitivo del cunicolo, Guglielmo ha analizzato riga per riga la delibera regionale. E ha citato ad esempio il passaggio in cui gli uffici di Palazzo Lascaris sostengono che «per quanto riguarda la compatibilità ambientale, si ritiene che il progetto presenti carenze documentali tali da richiedere una



Gli interventi di Giorgio Guglielmo (sopra) e Alberto Perino (a lato) durante il Consiglio comunale

particolare attenzione nell'elaborazione del progetto esecutivo per garantire il superamento delle criticità non risolte e non superabili con semplici prescrizioni». Oppure gli stralci della delibera in cui si dice che esistono carenze dal punto di vista della normativa antisismica e che il piano per la gestione delle acque non rispetta il livello di dettaglio che deve contraddistinguere un progetto definitivo: «Sono rimasto sbalordito - ha attaccato Guglielmo - questo progetto è un colabrodo, è stato distrutto dai dirigenti della Regione: la legge dice chiaramente cosa deve contenere un progetto per essere considerato definitivo, eppure è stato approvato lo stesso. Poiché qui arriveranno anche i materiali di scavo della camera di ventilazione della val Clareta e del tunnel di base, questo cantiere durerà come minimo fino al 2025, ma sappiamo bene come vanno

in Italia i cronoprogrammi delle opere pubbliche. Io mi ritengo un moderato, ma non ho problemi a dire che per Chiomonte questo cantiere sarà una catastrofe».

Uno degli aspetti che preoccupa di più la minoranza è il piano per la mobilità del cantiere, giudicato anch'esso poco chiaro dai funzionari regionali. Il nocciolo della questione è se i mezzi pesanti di cantiere utilizzeranno l'autostrada, come richiesto espressamente da Pinard, oppure se passeranno in mezzo a Chiomonte e agli altri comuni della zona. Nella delibera si dice che «le previste modifiche alla viabilità esistente non trovano riscontro progettuale» e che «l'entrata in esercizio dell'ipotesi



gheranno mai via dell'Avanà e che se lo faranno diventerà un No Tav: Pinard, sei già prenotato», ha detto Guglielmo con tono ironico. Sia il consigliere di minoranza che, più tardi, Alberto Perino del movimento No Tav, hanno infatti ribadito che dalle carte regionali risulta che i mezzi di cantiere percorreranno questo tragitto: Salbertrand, Serre la Voute, statale 24, ponte di Exilles, via dell'Avanà e Maddalena; da qui faranno il percorso a ritroso fino al ponte di Exilles per imboccare la statale 24 in direzione autoporto di Susa. «La Regione - ha detto Perino - conferma che i camion passeranno anche dentro i paesi e lo dimostra il fatto che le stazioni per il monitoraggio del pm10 e dell'inquinamento da polveri sottili saranno installate al Forte di Exilles, al parcheggio Pinard, a Graverè e all'Excalibur di Susa».

Ma il sindaco di Chiomonte ha di nuovo assicurato che la strada dell'Avanà sarà utilizzata solo per la mobilità interna degli operai e che dunque non verrà allargata. Per lo svincolo ci vorranno effettivamente tempi lunghi: sarà creato ex novo

«Il sindaco continua a dichiarare ai giornali che non allar-

gano con ingresso in direzione Torino e uscita in direzione Bardonecchia. Nella fase iniziale, e Pinard sostiene che basterà un giorno di lavoro, dovrebbe essere costruita una rampa simile a quella già in uso ai tempi del cantiere dell'autostrada: subito dopo l'uscita della galleria Ramat, collegherà la carreggiata in discesa dell'A32 con la strada che scende verso Giaglione e quindi con l'area di cantiere. «Nella parte terminale della galleria Ramat si viaggerà a corsia unica, mentre l'altra sarebbe appioppo dedicata ai mezzi di cantiere in entrata e in uscita - ha spiegato il primo cittadino, secondo cui la richiesta di attivare subito questa rampa è stata anche messa a verbale durante uno dei tanti incontri con Lf - Di allargare strada dell'Avanà non se ne parla nel modo più assoluto: su questo non ci muoviamo di un centimetro».

Quanto alla sfilza di prescrizioni della Regione, Pinard ha replicato che «sono tutte frutto di rilievi fatti da noi. È evidente che il progetto sia carente, ma il fatto che la Regione abbia recepito le nostre osservazioni ci autotitola. Il problema semmai - ha ammesso in conclusione - è che se è vero che il tunnel geognostico serve per conoscere la roccia, allora prima di fare il progetto dell'opera vera e propria dammi il tempo di finire questo qui: non puoi presentare il progetto della tratta internazionale un mese dopo». Ma sui paletti messi dalla Regione, Perino ha messo in guardia il Comune di Chiomonte: «Guardate che non contano nulla. Nelle prescrizioni al progetto della seconda camera del Frejus, la Regione aveva chiesto due cose: il contingentamento del traffico e che lo smarino fosse stoccato fuori dalla valle, ma il Cipe non le ha mai recepite. E martedì daranno il primo colpo di piccone».