

A Chiomonte per sondare il terreno sotto i piloni della A32

Una trivella nella notte

E' il destino delle trivelle per i sondaggi della Torino-Lione. Arrivare sul luogo nel cuore della notte o, quanto meno, al primo albeggiare. E' successo ancora una volta martedì 4 ottobre. Questa volta, il luogo di destinazione è proprio il cantiere di Chiomonte dove i tecnici della Geomont hanno dato il via alla fase dei carotaggi, i sondaggi per verificare la consistenza e le caratteristiche del terreno e del sottosuolo, che durerà alcune settimane.

Fatto insolito, l'arrivo della trivella non è stato accolto da particolari contestazioni. Sul luogo c'era un gruppetto di attivisti No Tav. Il luogo della protesta, ancora una volta è internet dove i No Tav parlano esplicitamente di "nuova farsa a Chiomonte". E sul gruppo facebook "Ambientevalsusa No Tav" si parla di una "trivella posizionata inutilmente sotto i piloni dell'autostrada. Di sicuro nella realizzazione dell'autostrada, so-

no stati fatti i carotaggi nello stesso terreno che difficilmente è "mutato" in meno di vent'anni. Dunque stanno facendo ancora una volta un lavoro inutile, che continuiamo a pagare noi".

Mario Virano, presidente dell'osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, spiega che "la trivella andrà 60 metri in profondità, nel terreno sotto i piloni dell'autostrada A32, allo scopo di verificare se sarà necessario fare interventi di consolidamento prima di posare le molte tonnellate del materiale di scavo".

Tutto questo mentre il mondo politico piemontese saluta con entusiasmo la trivella. Roberto Cota, presidente della Regione: "E' una bella cosa che siano iniziati i sondaggi che non ci siano stati incidenti. Andiamo avanti perché la Tav è il futuro". Mentre per l'assessore regionale ai Trasporti Barbara Bonino, con l'avvio dei sondaggi "sono stati sconfessati anche i pochi

irriducibili No Tav che si ostinavano a negare la realtà dell'apertura del cantiere di Chiomonte".

Ma il vero banco di prova sarà l'avvio dello scavo del tunnel esplorativo, lungo 7 chilometri e mezzo, con un diametro di 6,30 metri

Intanto, lunedì 3 ottobre, alcuni rappresentanti del movimento No Tav sono saliti a Bruxelles per essere ascoltati dalla Commissione per le petizioni del Parlamento Europeo. Ed è di questi giorni la diffusione di una nota di Mario Cavargna, valsusino e presidente piemontese di Pro Natura che contesta i dati sui costi della Torino-Lione resi noti dopo l'intesa del 27 settembre scorso tra i ministri dei trasporti di Italia e Francia

"Un accordo sbandierato come un successo per l'Italia", commenta Cavargna. "In realtà è esattamente l'opposto e nulla modifica la percentuale a sfavore dell'Italia che pagherebbe il 63% contro il 37% a

carico della Francia, che, si deve notare, ha all'interno dei suoi confini i quattro quinti del tunnel di base". In più, aggiunge Cavargna "l'Italia deve accollarsi dei costi superiori, per circa un miliardo di euro, a seguito della minor lunghezza della tratta internazionale: infatti prima tale tratta giungeva sino a Chiusa San Michele e ora si ferma a Susa. Di conseguenza il contributo dell'Unione Europea e la partecipazione francese alle spese si ridurranno in proporzione alla riduzione del percorso internazionale comportando il precipitato aumento di spesa per l'Italia".

"Con l'accordo di Parigi - prosegue Cavargna - la parte internazionale della Torino-Lione, cioè quella a cui contribuiscono finanziariamente entrambi gli Stati e l'Unione Europea, si accorcia di 23 chilometri, cioè la distanza da Susa a Chiusa San Michele. Il costo di tale tratta è preventivato in 2,4 miliardi di euro,



La trivella al lavoro nel cantiere di Chiomonte

che ora sono a totale carico contribuiscono Francia e Euro-dell'Italia, mentre prima vi pa.

BRUNO ANDOLFATTO