

Torino-Lione, riparte a marzo il tunnel dal lato italiano

ALTA VELOCITÀ

Il raggruppamento d'impresе ha avviato i lavori alla Maddalena

Sarà un anno cruciale tra assegnazione dei lavori per tunnel di base e fondi Ue

Filomena Greco

TORINO

A marzo si torna a scavare sul fronte italiano della Torino-Lione. L'opera passata attraverso quattro accordi internazionali, revisioni progettuali e un dibattito politico feroce registra la ripresa delle attività all'interno del tunnel della Maddalena, in vista dell'avvio dei lavori tra un paio di mesi. Il raggruppamento di imprese italo-svizzero francese capitanato dall'italiana Webuild - insieme a Vinci Constructions France TP, CSC Entreprise de Constructions, Dodin Campenon Bernard - che si è aggiudicata i lavori per realizzare le nicchie di interscambio all'interno della galleria, per un valore di circa 40 milioni, ha avviato il cantiere a dicembre scorso. A regime ci saranno un centinaio di addetti impegnati nelle attività sul lato italiano della Torino-Lione. Si tratta di interventi necessari, spiega **Maurizio Bufalini**, direttore generale aggiunto Italia di Telt, «per preparare la galleria, unico tunnel geogostico su territorio italiano, ad ospitare i futuri scavi per il tunnel di base».

Il punto politico

Il 2021 sarà, per una delle opere pubbliche più discusse in Italia, l'anno dell'assegnazione dei lavori per realizzare il collegamento a doppia canna da 57 chilometri che unirà Italia e

Francia e il momento in cui bisognerà chiudere il cerchio con l'Europa sui fondi, a fronte del maggior impegno economico promesso da Bruxelles, dal 40 al 55% sul costo dell'intera opera, pari a 8,6 miliardi. Nella sua ultima audizione in Commissione alla Camera, il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, a dicembre, ha spostato in avanti di due anni il termine dei lavori e l'entrata in funzione dell'opera, il 2032 anziché il 2030. Questione di prudenza e di realismo insieme, anche alla luce anche dei ritardi indotti dalla pandemia. A tracciare la rotta nei prossimi anni comunque sarà il contratto di programma sottoscritto da Fs - che entra nella partita al posto di Rfi -, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Telt. Il passaggio in Commissione, sia alla Camera che al Senato, qualche settimana fa è stato tutt'altro che semplice, con i Cinque Stelle fuori dall'Aula e il testo passato grazie al contributo delle opposizioni, Forza Italia in primis.

I lavori in Italia

I lavori all'interno del tunnel della Maddalena serviranno, come spiega Bufalini, «ad attrezzare la galleria con 23 aree di interscambio per consentire il movimento di mezzi pesanti nelle due direzioni e ridurre i tempi di cantierizzazione del tunnel di base». Ma in Italia si contano almeno altri due fronti di lavori, la realizzazione dello svincolo sulla A32 (66,8 milioni), lavori che saranno eseguiti da Sitaf su gara in corso, accanto alla realizzazione di un nuovo autoporto a San Didero (sempre in capo a Sitaf, valore 40 milioni) per liberare l'area attualmente occupata a Susa, destinata a ospitare in futuro le opere all'aperto per lo sbocco del futuro tunnel di base. La decisione del Cipe di spostare la principale area di scavo da Susa a Chiomonte, «per ridurre l'esposizione e i rischi nel tem-

po» spiega Bufalini, ha portato alla scelta dell'area di Salbertrand come punto di arrivo del materiale di scavo. «In questi mesi - riassume Bufalini - abbiamo verificato una situazione complessa in questo sito, con aree contaminate che hanno bisogno di interventi specifici. In alcuni casi sarà Telt a intervenire rivalendosi successivamente, ma per evitare tempi lunghi abbiamo individuato una soluzione per fasi». Qui si realizzeranno gli impianti per la lavorazione dello smarino a partire dalla fabbrica di conchi che utilizzerà il materiale di scavo per realizzare le coperture per la stessa galleria, come già accade in Francia. Mentre a Susa sarà necessario collocare i silos per lo stoccaggio del materiale dapprima destinati a Salbertrand. «Dobbiamo poter stoccare i materiali - aggiunge Bufalini - e lo faremo a Susa, con un deposito di stoccaggio temporaneo, fino a 250 mila mq». Si tratta di una possibilità prevista nel progetto originario sebbene in una fase diversa dei lavori. Aggiustamenti necessari, dunque, che non richiederanno, secondo Telt, una variante di progetto, anche se l'ipotesi desta molte preoccupazioni sul territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MAURIZIO BUFALINI

Direttore generale aggiunto di Telt

