

I lavori lungo la linea. Entro fine gennaio il progetto definitivo per l'accesso al cantiere principale, poi la gara per le aree di interscambio

# Conto alla rovescia per le opere preliminari

**Filomena Greco**  
TORINO

La scadenza numero uno è consegnare entro fine gennaio il progetto definitivo del nuovo accesso al cantiere principale della Torino-Lione sul territorio nazionale. Da Chiomonte, utilizzando l'attuale tunnel geognostico della Maddalena in fase di completamento, la fresa scaverà verso Susa, dove sarà realizzata la futura stazione internazionale, "gemella" di quella in territorio francese, a Saint Jean de Maurienne.

Collegato a questo passaggio, c'è la gara da 30 milioni per allestire 23 zone di interscambio all'interno della galleria di Chiomonte, funzionali agli scavi per il tunnel di base. Secono possibile step nel

## L'AVANZAMENTO

Al momento si sta scavando sia in Val Susa sia in Francia, a Saint Martin La Porte; attesa a regime un'occupazione di circa 3mila addetti

2017 sarà la gara per i lavori di ingegneria sul versante italiano e per la realizzazione dello svincolo per Chiomonte lungo la A32.

Attualmente, oltre che in Val Susa, si sta scavando in Francia, a Saint Martin La Porte. In questo secondo caso lo scavo è in asse con il futuro tunnel di base e i 9 chilometri di tunnel in fase di realizzazione nei prossimi mesi rappresentano la prima parte della tratta internazionale. In totale 57 chilometri di percorso sotto la montagna che in realtà saranno

162 chilometri di galleria tra tunnel di base a doppia canna - ognuna per un senso di marcia - discenderie e bypass.

Tutte le gare per i 12 lotti, da cui scaturiranno un centinaio di contratti, saranno internazionali. Il tema delle ricadute sul territorio, in termini di occupazione e di lavoro per le aziende del settore, resta in primo piano e nasconde qualche insidia come sottolinea Stefano Esposito, senatore del Pd: «La suddivisione del lavoro in lotti facilita il sistema, ma è impor-

tante non farsi trovare impreparati, le aziende devono attrezzarsi con possibili aggregazioni in vista degli appalti e qualificarsi per giocare un ruolo anche sul fronte dei subappalti. Allo stesso modo le istituzioni, in particolar modo la Regione, devono giocare un ruolo per ottimizzare le ricadute sul territorio». Per valore dell'opera e per il carattere internazionale dei bandi, i lavori per la Torino-Lione possono rappresentare una occasione di sviluppo per il territorio, con ricadute stimate in circa 3mila addetti, a regime, nei cantieri. «Parliamo di cifre assai significative in un periodo di scarsi investimenti pubblici - sottolinea Chiara Borio, vicepresidente del Collegio edile di Torino che la settimana scorsa, accanto al sistema confindustriale, Ance Piemonte, Confapi, Api Torino e altre sigle ha sottoscritto un documento di sostegno all'opera - e le nostre imprese guardano con grande interesse agli appalti di taglio più piccolo, dai 5 ai 50 milioni. Per questo puntiamo a sostenere politiche di aggregazione e promuoviamo la nascita di consorzi stabili tra le nostre imprese. Ci auguriamo inoltre che l'idea di una tutela, per quanto morbida, del ruolo delle imprese locali possa trovare una applicazione concreta».

## IL NUMERO

# 162

### Km di scavi per la Torino-Lione

Tanti saranno i chilometri di gallerie tra tunnel di base a doppia canna, discenderie e bypass che saranno realizzati nei prossimi anni. Attualmente si scava in Valsusa, per realizzare il tunnel geognostico della Maddalena, e sul fronte francese la fresa è al lavoro a Saint Martin La Porte per i primi chilometri di scavo in asse con il futuro tunnel di base

