

Alta velocità. Il Senato francese dà il via libera anche al tratto Oltralpe dell'Alta velocità

Torino-Lione, sì definitivo Ora parte la fase operativa

Virano: entro l'anno la gara per lo scavo principale in Italia

Filomena Greco
TORINO

Con la ratifica da parte del Senato francese all'Accordo Italia-Francia sull'Alta velocità Torino-Lione si chiude l'iter autorizzativo dell'opera. Un momento che «segna l'inizio della fase di costruzione del progetto dopo un lungo periodo di studi, lavori conoscitivi e procedure istituzionali» come sottolinea Hubert du Mesnil, presidente di Telt, la società incaricata della realizzazione dei lavori. Una storia ventennale, passata attraverso sette vertici italo-francesi e quattro Accordi bilaterali per arrivare al progetto definitivo della tratta internazionale della Torino-Lione, costituita dal tunnel di base da 57 chilometri, le due stazioni internazionali di Susa e Sa-

int-Jean-de-Maurienne e i raccordi alle linee storiche. «La Torino-Lione è un'opera già in costruzione - sottolinea Mario Virano, direttore di Telt - con 800 persone impegnate nei lavori sia sul versante italiano, a Chiomonte, che su quello francese, a Saint-Martin-La-Porte». In Valsusa si sta concludendo lo scavo della Galleria della Maddalena, l'ultimo tunnel geostatico in vista poi dello scavo di base. «La fresa, arrivata negli ultimi metri del cunicolo esplorativo, supererà domani il confine - spiega Virano - mentre in Francia è in corso lo scavo della galleria geostatica di 9 chilometri lungo l'asse del futuro tunnel di base del Moncenisio. Sul versante francese i tecnici stanno operando in uno dei tratti geologici più complessi, una fase preparatoria che risulterà preziosa nella fase dello scavo definitivo».

La ratifica da parte della Camera dei Deputati e dell'Assemblea francese è arrivata prima di Natale, con il voto di ieri si chiude il cerchio ma non le polemiche su un'opera che continua ad essere l'obiettivo della mobilitazione del

Movimento No Tave e dell'opposizione politica, soprattutto dei Cinque Stelle. Con la ratifica e la pubblicazione in Gazzetta ufficiale diventa operativo anche il Regolamento sui contratti che governerà la futura assegnazione dei lavori e che prevede l'applicazione della normativa antimafia anche per le gare europee. Cuore dell'Accordo, la certificazione dei costi e i tempi di realizzazione: 8,6 miliardi - il 40% a carico dell'Ue il resto su Italia (35%) e Francia (25%) - e fine lavori entro il 2029.

Cosa succederà nel 2017? In sostanza, saranno avviate almeno sei gare, prevede Virano, mentre Telt sta selezionando le società di ingegneria che collaboreranno nei prossimi mesi alla definizione dei progetti e dei capitolati sui singoli lotti. Dopo le prime procedure di gara e l'assegnazione, i lavori veri e propri inizieranno nella seconda metà del 2018.

Sul fronte italiano, a giorni sarà presentato il nuovo piano di cantierizzazione dello scavo principale che da Susa sarà spostato a Chiomonte, come indicato dalla prescrizione 235 del Cipe del feb-

braio 2015. La variante al progetto dovrà seguire il suo iter approvativo con una procedura di Via e una Conferenza dei servizi. L'intero procedimento dovrebbe durare qualche mese, probabilmente fino al prossimo autunno, una volta concluso si potrà bandire la gara per assegnare i lavori di scavo per realizzare un tronco che dall'attuale galleria della Maddalena porterà all'asse del tunnel di base da cui inizierà il lavoro di scavo a scendere, verso Susa. «L'avvio della gara prevediamo possa essere entro l'anno - aggiunge Virano - mentre i lavori inizieranno nella seconda metà del 2018, in questo caso si tratta di uno dei lotti più significativi, con lavori per circa 900 milioni». Sempre durante il 2017 dovrebbero iniziare i lavori per realizzare lungo l'Autostrada A32 lo svincolo di Chiomonte, a realizzarlo per conto di Telt sarà la Sitaif grazie ad una convenzione sottoscritta dalle due società. Sul fronte francese, dove continua lo scavo a Saint-Martin-de-La-Porte, saranno avviati i lavori per realizzare i pozzi di ventilazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Torino-Lione. Lo scavo sul versante francese a Saint Martin La Porte

I numeri

8,6 miliardi

Il costo dell'opera
Il 40% a carico della Ue, il 35% dell'Italia e il 25% della Francia

57 chilometri

Il tunnel di base
È la lunghezza della galleria, punto chiave della tratta internazionale

