

LA MONTAGNA IN CERCA DI RISCATTO

IL FRONTE DEL NO: DAREMO BATTAGLIA. E SALVINI RINVIÀ LA VISITA

Trivelle, operai ed espropri il cantiere Tav si rimette in moto

LODOVICO POLETTI - P. 41

Da lunedì convocati a Chiomonte i proprietari
Si parte dalle aree a ridosso del tunnel

Ruspe in moto ed espropri Riparte il cantiere Tav

IL REPORTAGE

LODOVICO POLETTI

Soldati ai cancelli. E ruspe sulla collina, vigilata da un manipolo di carabinieri. Fuma vapore caldo le vasche dove si sfredda l'acqua che esce dal tunnel di Chiomonte e che finiranno nella Dora ad una temperatura accettabile. Sbuffano i mezzi da cantiere che spostano i new jersey. Se va tutto come deve andare tra un paio di mesi gli operai torneranno nella prima galleria della Tav realizzata in Piemonte. E scaveranno le nicchie per consentire ai mezzi da cantiere di far manovra in questo corridoio di 6 chilometri dentro la montagna di Chiomonte. Ecco, questo è il primo assaggio di come sarà un giorno la linea ad Alta velocità tra Torino e Lione. Ampia quasi il doppio di questa che comunque non un cunicolo, ma un buco di sei metri. Dentro cui possono andare e venire i camion da cantiere.

Eccoli qui il Totem di tutti:

di chi vuol che i lavori della Tav ripartano spediti e di chi vorrebbe spegnere le ruspe e veder accantonato il progetto una volta per tutte. Ma per ora resta così. E lunedì ripartono anche gli espropri dei terreni: un metro alla volta. Per recuperare quell'area di montagna al centro della più grande opera di parcellizzazione di un pezzo di terreno, messa in atto dal popolo No Tav. Era il periodo in cui il Movimento cercava idee per rallentare tutto, aspettando dal Governo uno stop definitivo all'opera.

Non è andata come speravano. E lunedì ci saranno mille i convocati per concludere l'opera l'acquisizione delle aree. Il capo della Lega, Matteo Salvini, che proprio quel giorno doveva tornare nel cantiere «di interesse strategico nazionale», ha rimandato la visita. In attesa di un periodo più tranquillo, ovvio. In attesa, magari, di vedere le ruspe targate Telt, tornate nel tunnel, dove nessuno lavora più ormai da più di tre anni. Per costruire le nicchie dove i camion potranno fare inversione di marcia, accostare per farne passare altri che proce-

dono nella direzione opposta, quando cominceranno per davvero gli scavi del tunnel di base.

Detto così può apparire una banalità. Ma 23 nicchie nella galleria già scavata sono un super lavoro. Che costa milioni. E che - tra interrare i

servizi, garantire la circolazione dell'aria, e tutto il resto - durerà almeno un paio di anni. Un'altra opera all'interno della opera Tav. In attesa che Sitaf - il gestore dell'autostrada che sale verso l'alta valle di Susa, faccia partire la costruzione di un nuovo svincolo. Con rampe che «atterrano» direttamente in val Clarea.

«Intervento fondamentale per garantire un alleggerimento del traffico nei paesi della zona» dicono. Non adesso, certo, ma quando ci saran-



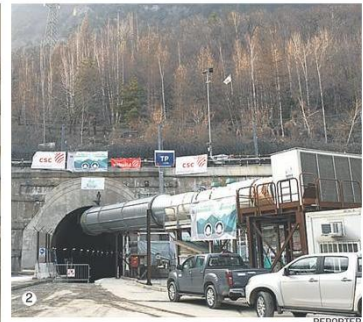
no milioni di metri cubi di materiale da smaltire: terra e pietre limate dalle sette frese che scaveranno i 54 chilometri del tunnel. Due anni - dicono - servono per completare anche questo intervento. E nessuna chance che venga smontato quando tutto sarà finito. Le rampe saranno le vie di arrivo dei mezzi di servizio - e di soccorso - non appena il super treno correrà avanti e indietro tra Italia e Francia. E saranno corsie preferenziali nel malaugurato caso che qualcosa di brutto debba accadere dentro quelle gallerie.

Per intanto si va avanti. La Francia più spedita, è vero, ma lì si è partiti prima. Qui a Chiomonte con cautela. C'erano da spostare le farfalle, per garantire la biodiversità del territorio. Restano da risolvere i nodi legati al territorio che protesta da anni. Che reclama compensazioni in arrivo con il contagocce o che si oppone (e ormai sono più di 15 anni) al progetto «che devasterà la valle, più di quanto abbiano già fatto due strade statali e un'autostrada». Ma il 2032 ormai è vicino. Ed entro quella data il tunnel di base deve entrare in servizio. Entro cinque anni, invece, devono essere completate le opere civili. Mentre la dead line per il pre esercizio è appena tre anni dopo: il 2029. Si riuscirà?

Nel frattempo polizia e carabinieri presidiano gli accessi. I soldati pattugliano con i blindati l'area di confine. I cancelli d'acciaio degli ingressi si aprono solo a chi è autorizzato. Per ora sono i trenta operai che preparano l'area. Saranno cinquanta quando si faranno le nicchie. Mille e più quando si scaverà a pieno ritmo, e si completeranno le altre opere civili.

L'altra notte c'è stata un'ennesima protesta. Hanno lanciato pietre, i No Tav, contro i cancelli che sbarrano le strade e blindano l'area dei lavori. Il movimento non si arrende. Lunedì sarà l'ennesima giornata complicata. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1. Nella parte di tunnel già scavata tra un paio di mesi tornano gli operai: ci sono da scavare 23 nicchie per le manovre dei mezzi da cantiere.
2. 3. Si preparano le aree di lavoro
4. Qui sarà costruito lo svincolo autostradale di ingresso e di uscita dall'area di lavoro

270

i chilometri della linea ferroviaria, di cui il 30% in territorio italiano

8,6

miliardi, il costo dell'opera; il 40% è cofinanziato dall'Unione europea

2032

Stando alle ultime proiezioni del governo italiano la linea sarà pronta tra 11 anni

7

Le talpe che scaveranno in contemporanea il tunnel di base