

Seconda canna una sola talpa, Sitaf al risparmio

di MARCO GIAVELLI

ABARDONECCHIA non vedremo nessuna talpa bucare il Frejus per la costruzione della seconda canna. O meglio, la vedremo solo sbucare; lo scavo verrà infatti completato dallo stesso mezzo meccanico che ha ormai praticamente concluso i sei chilometri e mezzo di galleria previsti sul lato francese. L'idea iniziale era quella di perforare la montagna in contemporanea sui due versanti: in questo modo le frese avrebbero dovuto incontrarsi a metà strada, ma i ritardi accumulati dall'Italia hanno suggerito alla Sitaf di adottare questa soluzione per risparmiare tempo e anche un po' di denaro, quasi 12 milioni di euro, su un costo complessivo quantificato in 400 milioni, 200 per parte.

Inaugurati in pompa magna nel dicembre 2010, i lavori della seconda canna sono effettivamente partiti soltanto un paio di mesi fa a causa del ricorso al Tar e al Consiglio di Stato (poi perso) presentato dalla prima esclusa delle ditte che

hanno partecipato alla gara d'appalto. «Questo, inevitabilmente, ci ha fatto perdere del tempo che in questo modo dovremmo riuscire a recuperare - spiega il presidente Sitaf, Giuseppe Cerutti - fatte

La Tbm proseguirà lo scavo già avviato da Modane. Ma Bardonecchia non perderà le compensazioni

salve le necessarie manutenzioni alla talpa, l'impresa appaltatrice dovrebbe perforare il versante italiano con gli stessi tempi seguiti fin qui». In Francia lo scavo è già arrivato quasi al confine tra i due Stati: il buco è stato realizzato dalla società Razel, che si era aggiudicata anche l'appalto sul lato italiano in associazione temporanea d'impresa con Mattioda e Itinera, azioniste della Sitaf. «Da questo punto di vista non cambierà niente, sarà una questione che si risolveranno le imprese al loro interno - sottolinea Cerutti - noi abbiamo soltanto chiesto che non venisse tolto lavoro alle ditte italiane coinvolte nella realizzazione



del tunnel».

Se non ci saranno intoppi, i lavori dovrebbero terminare nel 2016, anno in cui la normativa europea impone l'entrata in vigore del senso unico di marcia all'interno dei trafori. Come sancito dal vertice Monti-Hollande del 3 dicembre scorso a Lione, la seconda canna sarà dunque una galleria di transito e non più un semplice tunnel di si-

curezza com'era stato prospettato in un primo momento, nonostante da tempo i sindacati valsusini avessero "mangiato la foglia". Il timore diffuso è quello che ad un aumento degli standard di sicurezza del traforo corrisponda anche un aumento del traffico e dell'inquinamento, ma da parte sua la Sitaf continua a ripetere che «la trasformazione in galleria d'esercizio non mo-

dificherà il numero dei passaggi - assicura il presidente della società concessionaria dell'Autofrejus - la distanza e la velocità consentite resteranno le stesse di adesso: in ciascuna galleria si continuerà a viaggiare ad una corsia unica che sarà affiancata da un'altra corsia di servizio».

Non cambierà nulla nemmeno sul fronte delle compensazioni già ottenute da Bardonecchia, a cui andranno 5,5 milioni di euro che il Comune potrà spendere come vorrà, pur con una finalità di carattere ambientale, più una serie di opere pubbliche del valore di 6-7 milioni di euro. Sarebbero dunque infondate le voci che si erano diffuse nei giorni scorsi, secondo cui il fatto che lo scavo venga completato dalla talpa francese farebbe sì che anche lo smarino, e di conseguenza le compensazioni per alleviare i disagi dei cantieri, ricadrebbe interamente su Modane. «Non è assolutamente così - dichiara il sindaco Roberto Borgis - con la Sitaf abbiamo siglato un protocollo d'intesa sulla base di quanto è stato concordato nella commissione di studio istituita dall'amministrazione comunale. Tra una decina di giorni la Sitaf dovrebbe presentarci i progetti per

il riutilizzo dello smarino».

In totale, sul versante italiano, verranno estratti dalla montagna circa 620 mila metri cubi di roccia che la talpa, a questo punto, si lascerà alle spalle sul lato francese, e che verranno poi portati in Italia attraverso il tunnel esistente: i camion carichi di materiale utilizzeranno i bypass che nel frattempo verranno creati per collegare le due gallerie ogni 333 metri. La parte più consistente di smarino verrà riutilizzata per la realizzazione di tre opere: il vallo paramassi al Melezet, la sistemazione del primo tratto di strada provinciale Bardonecchia-Rochemolles e la modifica della strettoia di Mil-laures. Una piccola parte andrà a Salbertrand, che si è detta disponibile ad impiegarlo nella zona del parco fotovoltaico, mentre sulla quota rimanente sono ancora in corso alcune valutazioni: «Su questo siamo stati chiari - ricorda il primo cittadino - siamo disponibili a prenderci soltanto lo smarino che serve per la realizzazione di queste opere». Restano in piedi due ipotesi: il materiale eccedente potrebbe essere trasportato al sito di Montanaro, oppure a Modane per il riempimento di una vecchia discarica.



Qui e sotto: due immagini del cantiere sul lato francese