

Il bincolo A32

Chiomonte, si scende Ma per andare dove?

di MARCO GIAVELLI

A LAVORI del Tav conclusi, Chiomonte avrà il suo svincolo autostradale. Il sindaco Renzo Piniard ne è sempre stato un convinto sostenitore e l'ha spuntato anche di fronte al Cipe, che l'ha inserito come prescrizione al progetto preliminare, ma prima che le nuove rampe con amnesso galleria, viadotto sulle gorge della Dora e raccordo con l'ex statale 24 diventino realtà, ne dovrà ancora passare di acqua sotto i ponti. Il progetto definitivo della tratta internazionale della Torino-Lione si sviluppa infatti a livello di definitivo solo il collegamento tra l'A32 e il cantiere del tunnel geognostico della Maddalena, mentre per il collegamento diretto con l'abitato di Chiomonte esiste solamente uno studio di fattibilità.

L'opera effettivamente progettata consiste in due rami di svincolo: uno in uscita in direzione Bardonecchia verso il cantiere, l'altro in entrata in direzione Torino a partire dal cantiere. I due rami, internamente in viadotto, andranno a ricongiungersi per poi confluire verso un piazzale costruito sul versante lato Chiomonte che sarà sovrastato da un muro di contenimento: da qui, secondo lo studio di fattibilità, dovrebbe partire una galleria lunga 140 metri che sbucherà su un ponticello d'arco di luce 150 metri e di altezza 100 metri che bypasserà le gorge della Dora per intercettare, sul versante a valle dell'abitato di Chiomonte, con una nuova strada di arroccamento a mezza costa che andrebbe poi a confluire in una nuova rotonda lungo l'ex statale 24. Insomma, tutta quella porzione di val Clara verrebbe invasa da nuovi piloni e serpenti di cemento e asfalto che andrebbero a fare il paio con quelli attualmente presenti.

L'ipotesi svincolo di Chiomonte era già stata valutata, a livello di studio di fattibilità, sul progetto preliminare con diverse alternative. La terza soluzione, del tutto simile a quella prevista dal definitivo per il collegamento A32-cantiere, era stata quantificata in 40 milioni di euro: ora la stima è di 58, per un incremento che sfiora il 50 per cento. Non proprio brucoli. Un incremento che infatti gli stessi tecnici della Comunità montana,

a pagina 45 delle osservazioni inviate al ministero e alla Regione, non esitano a definire «notevole per un passaggio tra un progetto preliminare e uno definitivo». Il costo stimato per il successivo collegamento con Chiomonte ammonta di 21 milioni. «Se tanto ci dà tanto» commenta l'ingegner Roberto Vela, uno dei tecnici della Comunità montana e grande esperto di

A fianco: due ricostruzioni grafiche di come si presenterebbe lo svincolo autostradale sul viadotto Clara, senza però il collegamento all'abitato di Chiomonte. Sotto: il medesimo svincolo visto in pianta con la strada di discesa al cantiere del tunnel geognostico. Nell'altra pagina, invece, si vede l'ipotesi progettuale del collegamento con il paese: una galleria e un ponte sulle gorge della Dora, e una strada fino alla nuova rotonda sulla ex statale 24, poco prima dell'abitato

Dovrebbe costare quasi 80 milioni di euro, ma al momento è progettato solo in parte

cantieri - non è azardato prevedere un ulteriore aumento dei costi, visto che questa soluzione è esaminata solo a livello di fattibilità proprio com'era avvenuto in precedenza per il collegamento A32-cantiere. Anche perché, in questo studio, non viene affrontata in alcun modo né la problematica relativa alla contenzione di un'opera così impattante collocata in zone impervie, né quella riguardante l'impatto ambientale di tutte le opere previste, come l'attraversamento del vallone della Dora».

La sostanza, secondo i tecnici della Comunità montana, è che così come confezionato il progetto definitivo contiene tutta una serie di incongruenze, a cominciare dal mancato rispetto di una delle principali prescrizioni che il Cipe aveva previsto per lo svincolo di Chiomonte: la sua apertura al traffico ordinario una volta concluse le attività di cantiere, visto che sul progetto, in più punti, si parla di chiusura delle rampe con appositi cancelli che verrebbero aperti per il solo transito del mezzo di servizio al tunnel della Maddalena (esercizio, manutenzione, soccorso). Sulle relazioni progettuali, infatti, viene espressamente detto che la versione definitiva dello svincolo aperto alla viabilità ordinaria «è esclusa dal presente progetto» e questo, fanno notare i tecnici della Comunità montana a pagina 44 delle loro osservazioni, comporta il fatto che per il collegamento con Chiomonte non siano stati eseguiti «gli studi di carattere geologico, geotecnico e idrogeologico per verificare la congruità delle scelte progettuali».

Allo stesso modo, nel progetto, non vengono specificati i tempi di realizzazione dell'opera, che comunque dovrebbero durare non

meno di due-tre anni: nel cronoprogramma dei lavori, osservano i tecnici a pagina 43, «non si è riusciti a trovare l'incrocio delle attività (certo non brevi) per la realizzazione del nuovo svincolo, che tra l'altro devono essere propedeutiche allo scavo dell'area di sicurezza Clara (in territorio francese), il cui inizio è previsto a tre anni e mezzo dell'avvio dei primi cantieri nella piana di Susa. Nel progetto si specifica infatti che, in fase di cantiere, una delle principali funzioni del nuovo svincolo è quella di consentire il conferimento in discarica dello smarino estratto dall'area di sicurezza Clara (lunghezza 750 metri tra le due canne del tunnel di base, con sala di accoglienza per l'evacuazione dei passeggeri di capienza minima

1200 persone e 12 rami di collegamento alle due canne) e anche dalla galleria di ventilazione Clara (lunghezza 4,5 km con sezione di scavo pari a 84 metri quadrati, accesso a quota 1120 metri con raccordo alla esistente strada della val Clara e centrale di ventilazione esterna sul piazzale). Il materiale di scavo di questa galleria dovrebbe infatti essere portato fuori dal tunnel geognostico, ma il non è chiaro se lo smarino verrà parzialmente accatastato alla Maddalena oppure trasportato a

Susa ed eventualmente riutilizzato nei cantieri. Tra l'altro, in una delle prescrizioni del Cipe al progetto preliminare, si puntualizzava che il nuovo svincolo di Chiomonte avrebbe dovuto servire anche per portare via il materiale estratto dal cunicolo esplorativo per evitarne lo stoccaggio alla Maddalena. «Dal progetto definitivo, invece, contando che fra tre anni, in teoria, il tunnel della Maddalena dovrebbe essere terminato, è impensabile che il nuovo svincolo possa entrare in funzione in tempo utile per consen-

tere di portare via lo smarino del cunicolo esplorativo. Ameno che, nel più classico sistema «all'italiana», non si decida di utilizzare l'attuale (e molto pericoloso) svincolo provvisorio all'uscita della galleria Ramats dell'A32, in barba però ad una delle prescrizioni del Cipe. (5 - fine)

Le precedenti puntate sono state pubblicate sui numeri del 21 giugno, 25 giugno, 28 giugno e 2 luglio



**SPECIALE TAV
5ª PUNTATA**

