

«Iniziamo a scavare nel maxitunnel»

DAL NOSTRO INVIATO
A SAINT JEAN
DE MAURIENNE (FRANCIA)

Bocca cucita sui sondaggi in valle di Susa, ma c'è da capirlo Maurizio Bufalini. Quando il suo predecessore tentò di realizzarli a Venaus - eravamo nel dicembre del 2005 - finì sotto scorta. In Francia, a distanza di cinque anni, i sondaggi sono storia e il direttore delle costruzioni della Ltf (Lione-Torino Ferroviaria, la società binazionale che progetta la tratta transfrontaliera dell'alta velocità) si prepara a consegnare le "discenderie" francesi, ormai terminate. I tre tunnel esplorativi collegheranno la superficie con la galleria di base di cinquanta chilometri che sarà realizzata sotto le Alpi, tra Saint Julien Mondenis (ma la stazione internazionale si troverà a Saint Jean de Maurienne) e un'area a valle di Susa che è ancora allo studio dell'Osservatorio tecnico sulla Tav. L'inizio dei lavori è previsto per il 2013 e la conclusione dieci anni più tardi, salvo "sorprese" come quelle di cui ci parla Bufalini in quest'intervista.

Modane, Saint Martin La Porte, La Praz: sette anni di

scavi, per scoprire cosa?

Le discenderie francesi sono tre tunnel esplorativi e servono a conoscere la realtà geologica dell'area in cui correrà la galleria di base; durante i lavori saranno usati per trasportare i detriti in superficie e, quando sarà realizzata l'opera, saranno usati come uscite di sicurezza. Anche in Italia, dopo i sondaggi geognostici, potremmo realizzare una discenderia, quella della Maddalena, ma il progetto non è stato ancora approvato. Solo quando si penetra nella montagna per diversi chilometri di profondità si ottiene un quadro completo delle conoscenze ricavate con i sondaggi geognostici. Ad esempio, l'aver scoperto che sotto San Martin La Porte si trovano terreni molto carboniosi è importantissimo.

Ma l'incubo della Tav non era l'amianto?

Effettivamente, nella parte italiana si potrebbe incontrarlo, ad esempio sotto il Musinet, e in tal caso sarebbero presi tutti gli accorgimenti necessari. Tuttavia, il problema tecnicamente più rilevante riscontrato finora sono gli scisti carboniosi incontrati in Maurienne, che tendono a richiudere il foro

dopo il passaggio della fresa. In Francia, scavavamo e poco dopo dovevamo ripassare, perché la montagna si era ripresa il dieci per cento del tunnel. Abbiamo dovuto avanzare lentamente, aumentare la sezione di scavo e rivestire subito di calcestruzzo armato le pareti.

Il carbone potrebbe rallentare anche la realizzazione della galleria di base?

In base a quest'esperienza stiamo interrogandoci sull'utilizzo delle frese, che sono delle macchine dotate di teste abrasive che avanzano come un vero e proprio cantiere industriale, rivestendo la galleria con conci prefabbricati e smaltendo i materiali di scavo attraverso dei nastri trasportatori. Queste macchine, chiamate anche "talpe", avanzano anche di 60 metri al giorno, contro i 60 centimetri che percorrevamo a San Martin La Porte con i sistemi tradizionali nei terreni carboniosi. Poiché queste macchine costano milioni di euro e vanno ammortizzate, tutto quello che ci dice cosa incontreremo lungo il tracciato del tunnel di base è fondamentale. Per questo, su indicazione del-

la conferenza intergovernativa italo-francese, ci prepariamo a proseguire gli scavi di San Martin seguendo il tracciato della grande galleria.

In pratica, ci sta dicendo che in Francia iniziate a costruire il tunnel?

Niente di tutto questo, semplicemente faremo un altro foro pilota, seguendo il tracciato della galleria di base. Del resto, non sappiamo cosa ci sia là sotto, tra San Martin La Porte e La Praz: al di là delle teorie, è il tratto più sconosciuto perché non è stato possibile effettuare sondaggi a quelle profondità e nell'ipotesi di usare una fresa dobbiamo avere la certezza che i terreni che attraverseremo non ne blocchino l'avanzamento. Naturalmente, non è ancora un pezzo del tunnel.

Ma potrebbe esserlo.

È una delle ipotesi perché fare già oggi un pezzo del nuovo tunnel di base comporterebbe dei risparmi, tuttavia la conferenza intergovernativa sta valutando se autorizzare o meno questi lavori, che restano al momento lavori geognostici, perché porrebbero inevitabilmente un vincolo al tracciato, oltre a rappresentare un importante impegno economico.

Paolo Viana

l'intervista

Il direttore dei lavori Ltf: abbiamo chiesto ai governi di esplorare il tracciato



L'asse transeuropeo

