

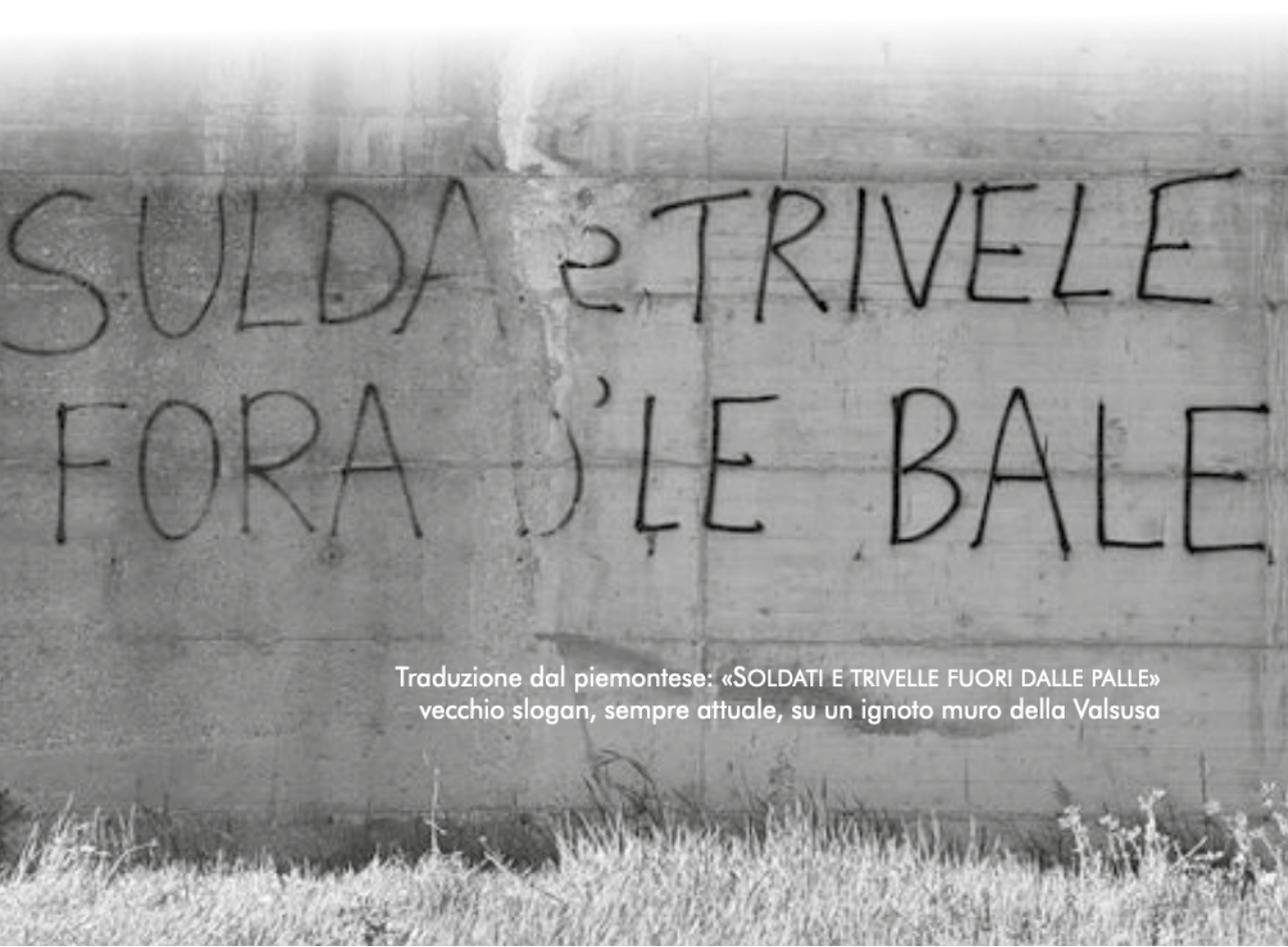


CANTIERI DEL TAV IN VALSUSA

AGGIORNAMENTO TECNICO

RADIONOTAV

SI ATTENDONO GRANDI MUTAMENTI NELLO SCENARIO DEL TAV IN VALSUSA: NEL GIRO DI QUALCHE MESE DOVREBBERO PARTIRE I CANTIERI NECESSARI A REALIZZARE IL TUNNEL DI BASE, L'OPERA FOCALE DEL PROGETTO. VEDIAMO DOVE E QUANDO.



SULDA e TRIVELE
FORA D'LE BALE

Traduzione dal piemontese: «SOLDATI E TRIVELLE FUORI DALLE PALLE»
vecchio slogan, sempre attuale, su un ignoto muro della Valsusa

Chiusa, ma ancora tutta da elaborare, l'illusione di una soluzione parlamentare alla vicenda, si attende la ripresa delle attività sul campo. Con la "variante di progetto" la ripresa dei lavori e l'inizio dello scavo del tunnel di base, cioè l'opera vera e propria, riprenderanno da Chiomonte, in una logica che segue solo gli studi sulla "sicurezza" e l'impatto sulla popolazione, non certo la praticità dei lavori.

Come primo passo scaveranno in discesa, partendo da Chiomonte in direzione Susa invece che verso la Francia, costruendo una galleria parallela a quella geognostica (nord-sud), che si porterà poi in asse con quella di base (est-ovest) sbucando nella piana di Susa dopo qualche chilometro, "a fatto compiuto". Questo sia per ritardare i problemi di ordine pubblico legati all'esproprio di case e terreni nel cuore della valle, sia per spostare le strutture operative più lontano dalle contestazioni, dai sabotaggi, dai blocchi.

Per fare ciò useranno il "fortino" di Chiomonte, ormai ben impiantato ma che verrà ampliato sul territorio di Giaglione, sulla sponda opposta del torrente Clarea. Se dovessero rispettare, almeno formalmente, scadenze e prescrizioni, saranno molteplici gli adempimenti da compiere che indicheranno la ripresa delle attività. Scaduta oramai la concessione per posare un ponte provvisorio sul fiume, dovranno ripresentare la domanda, che dovrà nuovamente essere autorizzata.

Questa obbligherà nuovamente a compiere una serie di opere idrauliche sull'alveo e sugli argini del fiume Clarea, tra cui la posa di massi di rinforzo, rialzo dei basamenti d'appoggio del ponte e posa di una gru per il suo repentino spostamento in caso di piena. Tutti segnali ben visibili della ripresa dei lavori.

Preliminarmente, però, dovranno concludere l'esproprio dei terreni, per ora fermo solo a una comunicazione di interesse. L'iter è ancora lungo ma, vista l'esperienza passata, non è da escludersi l'acquisizione manu militari delle aree prima del loro esproprio, aree che tra l'altro non sono univocamente definite né coperte da garanzia di successivi cambiamenti in corso d'opera. Ad oggi sono certi gli stanziamenti e l'assegnazione di appalti pubblici per quanto riguarda la parte preliminare che include allargamento e nuovi svincoli autostradali. Le ditte appaltanti vanno da imprese locali a consorzi costituiti *ad hoc* fino alle più note società autostradali e del movimento terra, con le loro ramificazioni locali, i loro intrecci e i loro appoggi.

Altra questione da seguire è lo sviluppo della vicenda riguardante la farfalla polissena (*Zerynthia polyxena*). Rara farfalla, protetta da normativa comunitaria, è stata monitorata dodici mesi dopo la denuncia da parte NOTAV. Terminata la fase di studio, è rilevata la sua presenza in un areale diffuso anche nei dintorni dell'area da distruggere, TELT grazie a collaborazioni universitarie se ne farà protettrice

realizzando, pare, dei corridoi ecologici attraverso cui dovrebbe migrare, teoricamente, verso le adiacenti aree, mitigando l'impatto distruttivo del cantiere. In verità la popolazione verrà annientata, delle fasce di bosco verranno abbattute, ma la forma sarà salva. È probabile che l'intervento venga terminato prima di marzo, inizio del precoce ciclo vitale della Polissena.

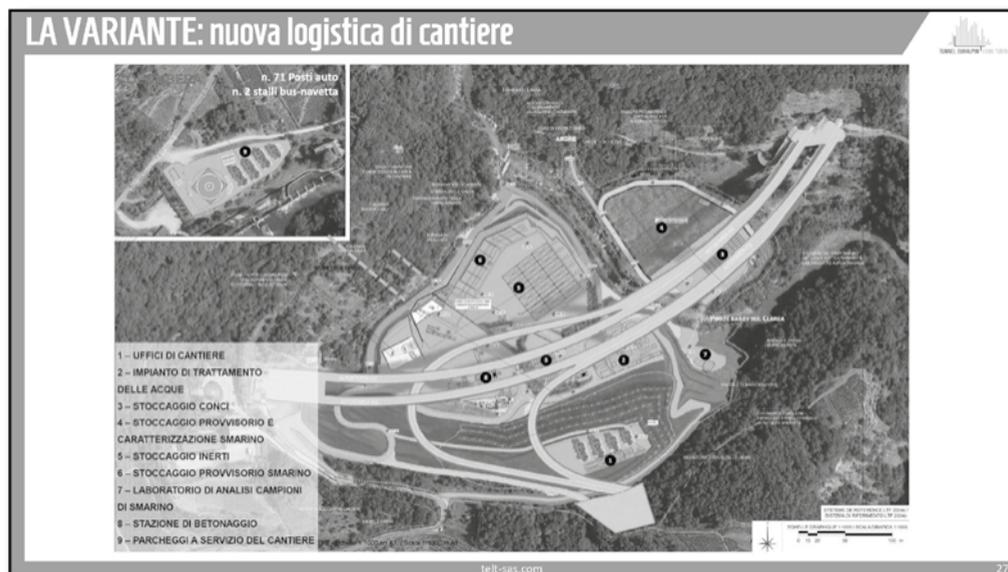
Così la farfalla, da grande accusatrice di TELT per l'impatto ambientale, è divenuta occasione di *greenwashing*, mostrando quanto il capitalismo verde sia avanzato e usi argomenti un tempo vessillo dei movimenti ambientalisti per giustificarsi o aprirsi nuovi mercati. Dobbiamo accettare che tanto appello all'ecologia o alla cultura dei consumi da orientare verso questo o quello, indica ai capitali come vendersi e riciclarli, più che fermarne il funzionamento.

A dispetto della convinzione per cui il risparmio (di lavoro, di materia-

li) sia alla base delle truffe, possiamo dire che ora molto più e più prolungato è il guadagno tanto più aumenta e dura il lavoro, anche fosse per fare studi e cambiamenti in corso d'opera. Se l'opera dura tanto, già che non c'è urgenza visto che tutti sanno che non serve, tanto vale assicurarsi il lavoro (e gli interessi sui prestiti) per decenni.

Anche riguardo le assunzioni di personale interno al cantiere per ora non si muove foglia, a parte qualche richiesta sindacale. L'inizio dei lavori di cantiere è sommariamente previsto per il 2020, ma l'opera di allargamento dello stesso, appaltata a ditte collaboratrici, e che lo dovrà precedere, potrebbe sfuggire a questo cronoprogramma.

Tutto ciò non sarà però slegato, nei tempi e per necessità, a cambiamenti anche in altre zone di valle. In alta valle, nello specifico a Salbertrand, studi universitari hanno individuato una "buona soluzione" ai problemi

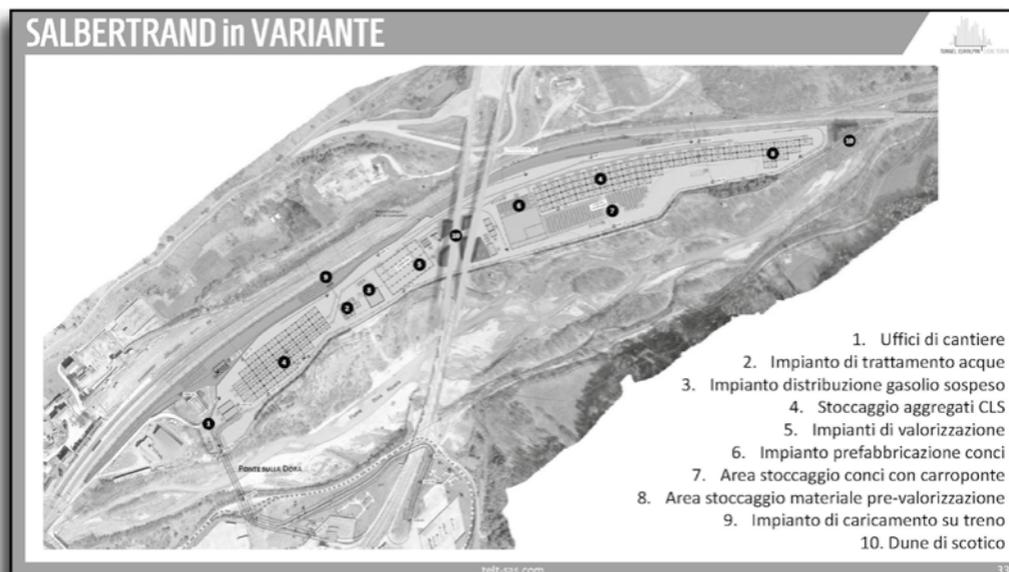


di difesa del cantiere (un po' come a Chiomonte). Qui dovrebbe essere costruito il "retrocantiere" per lo scavo di base di Chiomonte, località dove, nonostante l'ampliamento previsto, non è possibile stoccare e lavorare il materiale di scavo. A Salbertrand quindi, in tutta l'area lungo la Dora, verrà costruito un immenso capannone semi-chiuso dove le rocce di scavo verranno ulteriormente macinate, vagliate e riutilizzate per la costruzione dei conci, ovvero delle arcate in cemento che andranno a richiudere la volta del tunnel.

I due cantieri, idealmente attraverso la mobilità autostradale e le interconnessioni dedicate, avranno una forte interdipendenza. Trasporto via camion dello smarino, ritorno al cantiere dei camion vuoti, trasporto dei conci ad arco da Salbertrand a Chiomonte, allontanamento via ferrovia dello scarto (con motrici elettriche e diesel): tutti passaggi delicati, conti-

nui e limitanti l'uno dell'altro. È una "macchina" che, per dieci anni, dovrà funzionare regolarmente e senza intoppi. Ma Salbertrand al momento si sta rivelando un terreno difficile, dove le "barricate di carta" rappresentano per ora il miglior argine che si potesse prevedere. Cambiata l'amministrazione comunale, TELT (Turin Lyon Ferroviaria) si è trovata a dover gestire alcuni depositi di materiale da bonificare in maniera meno allegra (come previsto per esempio con la costruzione di un inutile eliporto buono per interrare il materiale da smaltire) e a una contrarietà diffusa in tutto il paese.

A tutto ciò va aggiunto, come accennato, un porto di scambio di tre binari tra il cantiere industriale di Salbertrand ("la fabbrica della polvere") che porterà con treni giornalieri l'eccesso di scavo alle ex-cave di Caprie e di Torrazza Piemonte. Anche questo è un punto delicato, forse più dell'ipotetico



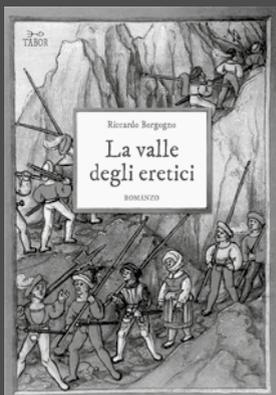
nastro trasportatore sconsigliato dagli esperti in sicurezza tra Susa e Meana, che ricorda gli avvenimenti del “treno nucleare” di qualche anno fa. Solo che questo sarà tutti i giorni per un decennio, e ritarderà, senza però evitarle, tutte le altre opere da Susa (San Giuliano) a scendere giù per la valle: cantieri, interconnessioni, adeguamenti, spostamento di attività interferenti come l’autoporto autostradale e altro ancora.

La loro strategia, al momento, sembra essere quella di prepararsi al me-

glio il terreno, sia grazie all’apparato giudiziario, alle misure preventive e ai definitivi che stanno affibbiando a piè sospinto, sia aprendo più fronti di attacco contemporanei che portino un’idea di ineluttabile prosecuzione dei lavori. Se ancora lo scavo del tunnel di base non è iniziato, né i cantieri sono pronti, è però il momento di progettare una opposizione su un piano temporale lungo, individuando tanto i momenti cruciali quanto le forme di attrito usurante nel tempo.

Le immagini dell’articolo sono tratte direttamente dal sito di TELT (www.telt-sas.com/it) alla sezione “varianti”. Per chi volesse approfondire l’argomento consigliamo di vedere il sito di RADIONOTAV (www.radionotav.info/tag/allargamento-cantiere/); i materiali sul sito: www.notavtorino.org; e il dossier reperibile all’indirizzo: www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2017/01/San-Didero-08.01.16.compressed.pdf

SEGNALAZIONE



LA VALLE DEGLI ERETICI

Romanzo di Riccardo Borgogno, edizioni Tabor Valsusa, luglio 2019, pp. 336, € 12 – www.edizionitabor.it

Nel 1365 a Susa una pugnolata cala sull’inquisitore generale per il Piemonte, ponendo fine alla sua vita e all’indagine di cui era incaricato. Quasi sette secoli dopo, un giovane precario torinese viene incaricato di scrivere un libro su quell’episodio storico, tutt’oggi irrisolto. Ben presto, però, le due “indagini” deragliano, si intrecciano e precipitano in un incalzare di avventure, omicidi, complotti, su cui svetta il vero, implacabile, protagonista della storia: la montagna e la sua gente, dura, fiera, ribelle, talvolta selvaggia.