Variante di progetto

Aggiornamento dalla Valsusa

Giobbe

A Chiomonte sono terminati anticipatamente i lavori di scavo del tunnel geognostico. Dopo questa prima fase sperimentale, si delineano i futuri interventi sul territorio con la "variante di progetto". Il punto su cantieri vecchi e nuovi, il teatro dei lavori venturi e una piccola considerazione finale.



Nel cantiere di Chiomonte (il solo attivo in Italia) la talpa ha smesso di scavare. TELT (Tunnel Euroalpin Lyon Turin), la società appaltatrice del cantiere della Maddalena, ha ufficialmente comunicato l'interruzione dei lavori di scavo, pur mancando circa 500 dei 7500 metri previsti per il tunnel "geognostico" che avrebbe dovuto saggiare (se completato) la composizione delle rocce componenti la montagna. Il dato che serviva loro ricavare da questo scavo riguarda esclusivamente la "tenuta" della montagna, per assicurarsi che la costosissima talpa non vada persa per improvvisi cedimenti dello scavo. Ma è chiaro che l'apertura di questo cantiere aveva anche un altro importante compito, quello di saggiare non l'amianto o le falde acquifere ma il movimento No Tav, la sua capacità di fermare realmente i lavori e la sua tenuta "emotiva" di fronte al fatto compiuto dopo anni di efficace contrasto all'inizio dei lavori.

Detto questo, lo scavo del tunnel vero e proprio - la famigerata doppia canna Susa-S.Jean de Maurienne - non è stata ancora iniziata né lo sarà nell'immediato. Ci sono però dei cambiamenti progettuali maturati a partire da questo secondo saggio, quello sull'opposizione che il movimento No Tav ha prodotto.

Il cambiamento principale è la decisione di iniziare lo scavo del tunnel di base (quello dove in futuro dovrebbero passare i treni) dal cantiere del tunnel esplorativo di Chiomonte. Cantiere piccolo e già saturo, ma strategicamente attrezzato per la difesa e il controllo dei lavori, con un apparato ormai consolidato e accessibile direttamente dall'autostrada, tutta in galleria e sopraelevata. Dal punto di vista ingegneristico questa scelta non ha nessun senso, perché obbliga a scavare in discesa oltre a molte altre complicazioni tecniche. Si motiva solo nel ritardare il più possibile lo "sbarco" dei lavori nella bassa valle, dove prudenza consiglia di non agitare le acque finché possibile. La nuova dislocazione dei cantieri e il loro cronoprogramma proviene dichiaratamente dalle stanze del controllo dell'ordine pubblico, vero manovratore dietro queste improbabili scelte tecniche.

Scavare da Chiomonte però implica una serie di lavori preliminari e l'individuazione di aree esterne per il deposito e la lavorazione dei materiali estratti, a cominciare da Salbertrand, in alta valle. Prima di tutto servirebbe costruire due nuovi svincoli autostradali al posto del piccolo cancello ora presente, per permettere il flusso continuo di camion in entrata e uscita. Un lavoro enorme (i piloni autostradali sono alti un centinaio di metri) che ancora si baserà sull'accessibilità odierna, cioè via dell'Avanà (nei pressi della centrale idroelettrica di Chiomonte) e autostrada. Un lavoro che la società autostradale avrebbe dovuto iniziare a ottobre 2017 ma di cui ancora non c'è la gara di appalto. Per limiti tecnici gli svincoli sarebbero solo due: in uscita, venendo da Susa (Torino), e in entrata, venendo da Salbertrand (Bardonecchia). La realizzazione di due svincoli anziché quattro obbligherebbe i camion a un doppio giro fino a Susa: partenza dal cantiere di Chiomonte e discesa in direzione Torino, uscita a Susa e inversione, entrata in

direzione Bardonecchia, arrivo a Salbertrand, scarico, inversione, ritorno a Susa, uscita e inversione, ritorno a Chiomonte e rientro al cantiere.

Fatto questo sarebbe poi possibile iniziare a scavare le rocce con metodo "tradizionale", cioè senza "talpa", per realizzare un complicato intreccio di tunnel che terminerebbero in un'enorme "caverna" interna alla montagna dove finalmente (parliamo comunque di qualche anno dopo) verrebbero montate le enormi talpe per lo scavo del tunnel vero e proprio. Questo momento iniziale sarà quello dei danni irreversibili dell'opera, quando verranno intercettate le falde acquifere (destinate a scomparire per sempre) e le prime rocce amiantifere. Per evitare questi danni resta qualche anno ancora, ma sono gli ultimi.

Prima di ciò dovrebbero attrezzare il luogo in cui iniziare a vagliare, trattare, dividere e riversare il materiale di scavo. Sarebbe su un'ansa della Dora a Salbertrand, tra il vecchio scalo merci ferroviario e la stazione di servizio dell'autostrada, dove verrebbe costruita un'enorme fabbrica coperta e servita, oltre che dalla ferrovia, da un nuovo svincolo e ponte autostradale dedicato, da cui arriverebbe l'interminabile flusso di camion dal cantiere (si parla del passaggio di oltre 200.000 tir!). Qui le rocce verrebbero vagliate e divise, per essere in minima parte riutilizzate (nel caso si costruissero in loco i "conci" di rivestimento interno delle gallerie), e per il resto inviate allo smaltimento (se contenenti materiali nocivi) o alle cave di Caprie e Torrazza Piemonte ridiscendendo la valle via ferrovia.



Riguardo ai possibili luoghi che dovrebbero accogliere i milioni di metri cubi di rocce di scavo ricordiamo che per quanto riguarda Caprie il comune si è detto contrario. Il luogo sarebbe raggiungibile con un tronco ferroviario ora in disuso con un'ampia zona di cantiere adiacente, il tutto attraversato dalla strada statale. Anche il comune di Torrazza si è detto contrario, mentre Meana e Gravere sono favorevoli a svendere un po' di territorio per mettersi in coda alle tanto desiderate compensazioni. Tra i due comuni si trova una vecchia cava, la Palli, già teatro di parecchie vicende tra cui il sabotaggio ad alcune attrezzature di una delle ditte implicate nella posa delle reti a protezione del cantiere. Il luogo, piccolo in comparazione all'opera, si teme possa ospitare i materiali che giacciono ora a Salbertrand dove dovrebbe sorgere la "fabbrica" dello smarino. Sarebbe raggiungibile dall'uscita autostradale di Susa tramite una strada comunale di qualche chilometro. Oltre a questi luoghi se ne potrebbero aggiungere altri, considerando che il cantiere di Chiomonte ha visto cinque varianti in cinque anni.

Se poi tutto ciò fosse realizzato, se cioè iniziasse lo scavo del tunnel di base, si dovranno rendere operative tutte le aree di lavoro sparse tra Susa e Avigliana. Si tratta di un futuro più lontano, ma prima che il tunnel da Chiomonte arrivi a Susa dovrà essere espropriata l'area di San Giuliano (la zona del presidio «Il Sole in un Baleno») e dovrà essere completato lo spostamento dell'autoporto e della pista di guida sicura (adiacenti all'autostrada all'entrata di Susa) nonché lo sgombero di alcune abitazioni.

A catena, pista di guida sicura e autoporto verrebbero spostate e realizzate rispettivamente a Ferriera (dove ora c'è la pista da go-kart vicino all'uscita autostradale di Avigliana est) e a San Didero (in un'area abbandonata tra la statale, l'autostrada e la Dora, dietro al locale presidio No Tav).

Per ultima, dovrebbe essere realizzata la connessione in uscita dal tunnel con la linea ferroviaria storica tra Susa (San Giuliano) e Bussoleno.

Tornando agli effetti del cantiere al suo esterno, oltre alle aree suddette ci sarà un impatto notevole sul traffico autostradale e ferroviario in alta Valle di Susa. La variante di progetto ha la peculiarità di non evitare, ma solo rimandare, i cantieri in bassa Valle, prevedendone però altri aggiuntivi in paesi prima non toccati direttamente dall'opera. Innanzitutto a Meana e Gravere, dove cambiano implicazioni e impatto dell'opera, e nelle stesse Giaglione e Chiomonte, che passano dall'avere un cantiere quasi terminato a uno molto più grande da ampliare; poi negli altri comuni d'alta Valle, che adesso si accorgono che «il lupo resta lupo anche se non ha mangiato le tue pecore», come dice un vecchio detto. Ora l'impatto del Tav si riversa anche su di loro. Se è ingenuo pensare che Salbertrand, Oulx o Bardonecchia diventino improvvisamente No Tav, è però altrettanto vero che questa variante va a toccarne gli interessi. Interessi molto

legati al turismo e all'ipotetica stazione internazionale di Susa, che sostituirebbe le fermate del TGV a Oulx e Bardonecchia, oltre che al traffico veicolare in particolare sulla statale. Comunque qualcosa si muove da quelle parti, inquietudini, preoccupazioni, mugugni, magari qualche mozione comunale per non perdere la faccia davanti ai cittadini: abbastanza per dare un po' di spinta agli oppositori di questa parte di valle.

Siamo dunque all'apertura di una nuova fase. Per descriverne lo spirito, voglio citare una considerazione di Piero Gilardi, che ho avuto modo di ascoltare durante un incontro a Venaus su «narrazione del conflitto, tra murales, fumetti e hip hop». Egli rifletteva, vado a memoria, sul fatto che molti movimenti di lotta passano col tempo a una fase di maturità in cui strutturano un'immagine di sé, spesso contraddistinta proprio dall'apparizione di murales (come ad esempio nel caso zapatista), come a sancire lo stabilirsi di un contropotere. Se il termine "contropotere" mi sembra inadatto a descrivere la situazione in Val di Susa, è senz'altro vero che la coscienza di sé, la narrazione della propria storia, il rafforzamento di un'identità e, in generale, l'affermazione di una controcultura, questo sì, sia in atto, attraverso le arti e attraverso le innumerevoli iniziative ed eventi che nella "Valle No Tav" si dànno quasi incessantemente negli ultimi anni.

Quello che però è da considerare, per non fare indebiti paragoni, è che il movimento No Tav non ha ancora fermato il treno, né è riuscito a mantenere un territorio autonomo di fronte all'attacco dello Stato.

Come altrove, finito un ciclo di lotte (mi riferisco all'impianto del cantiere del tunnel esplorativo, laddove per anni non erano riusciti a «mettere neanche un chiodo»), l'epopea, la forza, il nome del movimento No Tav, la sua onda lunga se vogliamo, hanno una forte capacità attrattiva verso molti simpatizzanti che quel ciclo di lotte non l'hanno direttamente vissuto, affascinati dal suo portato su un piano simbolico e di immaginario.

Uno spazio di "controcultura" fatto di festival, di eventi, commemorazioni, ma fortunatamente anche di socialità e convivialità altre, momenti di ricordo veri, di ritrovo in luoghi simbolici (come i presìdi) nei quali lo zoccolo duro del movimento, comunque numeroso, saldo e pieno di voglia di fare, riversa gran parte dei propri sforzi, in mancanza (cosciente) di altre possibilità per il momento. Una ricchezza invidiabile che fa comunque i conti con l'alto costo repressivo di una lotta dove nessuna pratica, dalle barricate di carta a quelle vere, ha dimostrato di essere vincente in questa fase difficile.

Questi dubbi e riflessioni, anche se amare e frutto della considerazione di aver fatto molto, o tutto secondo i punti di vista, ma comunque non abbastanza, sono diffuse e sono a parer mio positive perché fanno i conti con la realtà.

In assenza di una proposta praticabile e convincente per non andare incontro alla smobilitazione (che non è in vista), questo passaggio sembra abbastanza naturale. Il dubbio è se l'affermazione di sé, di un'identità di movimento e di una controcultura, non rischi di diventare un ripiego irreversibile, arrivando dopo, e non prima, di un ciclo di lotte che è stato duramente represso.

Lo scavo del tunnel del Tav non è ancora cominciato, e la partita è ancora aperta: quale sarà la risposta che il movimento riuscirà a dispiegare di fronte alla variante di progetto? La liturgia di movimento che ha aiutato a tirare a campare per un po' non sembra più efficace, né, tutti ne sono consapevoli, basterà la rappresentazione di sé e della propria storia di lotta. È spesso l'efficacia di una mossa a invertire il corso delle battaglie, anche e soprattutto per l'effetto che dà a chi combatte: auguriamoci che nel nuovo scenario del conflitto il movimento sappia piazzare qualche bel colpo.

