

Una visita organizzata da Ltf per gli organi di stampa, giovedì 3, nel cantiere presso Chiomonte

## Dentro il recinto della Maddalena

*Per ora, al lavoro soltanto le trivelle della Geomont. Intanto avanza l'ipotesi di sostituire le reti con un muro di cemento. Al cantiere manca ancora un ettaro e mezzo di terreno. La "palla" passa a tecnici e legali*



L'assessore Barbara Bonino



Il direttore di Ltf Marco Rettighieri

E' nella tarda mattinata di giovedì 3, sotto un cielo di piombo, che entriamo dentro quello che i militanti No Tav chiamano "il cantiere che non c'è". La società Ltf (Lyon-Turin Ferroviaire) ha organizzato infatti una visita al "forfino", cioè al cantiere della Maddalena di Chiomonte, riservata soltanto alla stampa. Così, una trentina di giornalisti, televisioni e carta stampata, hanno avuto accesso alla zona recintata, attraverso la galleria Ramat dell'autostrada, in discesa verso Torino, dov'è stata appositamente realizzata una corsia provvisoria. E' di qui che passano i mezzi destinati al cantiere: la prima impressione, data la collocazione del passaggio, è che la sicurezza non sia garantita proprio al cento per cento. All'ingresso, un checkpoint, con tanto di polizia ed esercito che esamina i documenti di chiunque varchi la soglia. A coordinare il centinaio di soldati, reduci dalle missioni in giro per il mondo (anche in Afghanistan), di carabinieri e di poliziotti (che al momento presidiano il cantiere quotidianamente suddivisi in quattro turni), c'è il vicequestore Alice Rolando, di Torino, che lavora in stretta connessione col capitano dei carabinieri di Susa, Stefano Mazzanti. Dove quest'estate girava Turi, a piedi scalzi ed agitando le teste d'aglio, ora stazionano i blindati "Lince" ed mezzi anfibi chiamati "Puma", più altri cingolati. Dopo aver distribuito a tutti gli ospiti una pettorina gialla, Marco Rettighieri, direttore di Ltf, insieme al responsabi-

le delle costruzioni, Maurizio Bufalini, ha dato il via alla visita guidata dell'area "proibita", costituita da cinque ettari di terreno, cioè la zona che si estende sotto il viadotto dell'A32, teatro degli scontri del 3 luglio. Per completare il cantiere, manca ancora circa un ettaro e mezzo, compresa una parte vicino la baita Clarea, costruita abusivamente dai No Tav lo scorso anno, e che è proprio il punto dove dovrà essere effettuato lo scavo del tunnel geognostico. Quello che balza subito agli occhi, all'interno del recinto (una doppia fila di reti, con al centro il filo spinato di tipo israeliano) lungo 1800 metri, sono alcuni mezzi da cantiere che fanno avanti e indietro. Ma si sta lavorando? In questo momento, si sta procedendo con i carotaggi previsti, che sono tre: uno già finito, il secondo in fase di ultimazione, ed il terzo da iniziare e concludere entro la fine dell'anno. Se ne occupa la nuova versione della Geomont, la "Geomont fondazioni speciali" di Bussoleno. Sono interventi che servono a valutare se gli strati di vario materiale geologico potranno reggere il peso di circa 250 mila metri cubi di roccia che

dovrà essergli posta sopra: insomma, una discarica di materiale che dovrà essere realizzata con grandissima attenzione, visto che insiste nei pressi del viadotto dell'A32. L'intervento, snocciolando cifre, potrebbe costare anche 10 milioni di euro. Gli strati finora incontrati sono apparsi di smarino sottile. A parte i carotaggi, non c'è altra traccia di lavori, se si escludono le recinzioni e l'impianto di illuminazione. Giunti al secondo lotto dei lavori di preparazione, Ltf ha assicurato che secondo il diritto francese, le ditte che stanno lavorando, dopo il fallimento della Italcoge, sono perfettamente in regola ed è stato così possibile l'affidamento alla Martina Services, di Susa. Rettighieri ha confermato: "Non ci sono stati favoritismi per i lavori, né si è voluto darli a ditte valsesine per dimostrare qualcosa: semplicemente, tra le aziende invitate alla gara, abbiamo scelto quelle più logisticamente vicine". Alla visita hanno preso parte anche l'assessore ai trasporti regionale Barbara Bonino, il commissario Mario Virano, più il presidente della delegazione francese della Cig, Patrice Rau-



Alcune immagini del cantiere, con carotaggi, ruspe e mezzi militari

lin. Le prossime mosse riguardano l'allargamento del perimetro recintato, che potrà raggiungere, una volta acquisiti i terreni di proprietà dei privati (tra cui i militanti No Tav) quasi 2500 metri. Per delimitare l'area, si sta prendendo in esame una misura più estrema, "per questioni di sicurezza": realizzare in alcuni punti critici un muraglione di tre metri in cemento. Questo aiuterebbe ad ovviare alle ingenti spese, praticamente il 30% del budget del cantiere, sostenute per mantenere intatta la recinzione attuale, sovente danneggiata in più punti. Con il muro di cinta diminuirebbe sensibilmente anche il

numero di uomini delle forze dell'ordine impegnati nella continua sorveglianza, tenendo sempre presente che da Roma stanno confermando che l'area Tav è strategica, e pertanto sono previsti, per chi vi entra, sia il carcere che una multa di 309 euro. Per i danni subiti alle reti, intanto, Ltf ha detto di avere sempre sporto denuncia contro ignoti ad ogni atto vandalico: in altre parole, se verrà scoperto qualche responsabile, Ltf si rivarrà su questi. Per acquisire il terreno mancante, potrebbe tornare utile la dichiarazione di sito strategico, che semplificherebbe di molto le procedure di esproprio, anche se Ltf parla di "occupazione temporanea": tutto potrebbe però essere risolto con un decreto d'urgenza di pubblica utilità, firmato dal prefetto, per poter occupare così le aree senza bisogno di inviare lettere e senza convocare sul posto i proprietari. E' di quest'ipotesi che si sta discutendo tra prefettura e questura. Dal canto loro, i comitati No Tav hanno fatto sapere che si opporranno con "una valanga di azioni legali", grazie all'assistenza del pool di avvocati messi a loro disposizione. Alla domanda sul perché in Francia l'opera non sia stata così osteggiata come in Italia, il sindaco di Chiomonte, Ren-

zo Pinard, presente al briefing finale della visita, si è lasciato andare ad una battuta amara: "Perché in Francia la politica ha fatto il suo mestiere, contrariamente a come si fa dalle nostre parti". Secondo tutti gli organizzatori dell'incontro di giovedì 3, i lavori della Tav procederanno il più rapidamente possibile. Barbara Bonino ha assicurato che "per il proseguimento dell'opera, bisognerà subito organizzare l'ospitalità degli addetti ed impostare per il meglio lo schema degli appalti, affinché le ditte locali possano partecipare a pieno diritto". Durante la visita, alcuni No Tav, al di là delle reti, oltre a contestare vivacemente Virano, hanno anche lanciato un'accusa: "Adesso ci tagliano anche i treni". Ha risposto la Bonino: "Sono nefandezze, è vero il contrario: la Regione sta potenziando il servizio sulla linea storica. Questo va detto ed è nei fatti, verificate pure". La comunicazione è sempre più a distanza. Poco prima, dall'altra parte del recinto, che a tratti ricorda la recinzione di un lager, il gruppo di oppositori duri e puri si chiedeva (e chiedeva) il perché della presenza dei visitatori in pettorina gialla: "Cosa vi hanno fatto vedere? Il nulla?".

GIORGIO BREZZO