

Ltf organizza la visita sul sito recintato

Oltre la rete, nel cantiere che non c'è

di MASSIMILIANO BORGIA

PER entrare dentro il fortino le cose vanno per le lunghe. Dalla sala operativa, allestita dopo lo sgombero del 27 giugno, gli alpini della turinese che controllano i documenti agli ingressi ricevono l'ok. Se non come non corrispondono o se viene fuori anche la minima anomalia, ci vuole una sfilza di controlli incrociati via radio e telefono. Si entra dall'autostrada, letteralmente da dentro la galleria Ramat, dove c'è una corsia preferenziale provvisoria dove si incolonnano i mezzi che devono varcare il pesante cancello. Dal punto di vista della sicurezza non sembra il massimo: siamo in una carreggiata autostradale in discesa, in una galleria e, per giunta, in una curva. Ma sarà così fino a quando non verrà allestito lo svincolo di Chiomonte. Tra l'altro, i mezzi usciti dal cantiere usano la stessa carreggiata, solo un po' più a valle, sul viadotto.

A comandare l'apparato di sicurezza c'è Alice Rolando, biondissima vicequestore, dirigente del commissariato torinese di San Donato, originaria della val Sangone che opera in stretto contatto con il capitano dei carabinieri di Susa, Stefano Mazzanti. L'atletica poliziotta si è già fatta più di una cinquantina di giornate in servizio alla Maddalena, comandando anche plotoni di agenti in occasione delle giornate più calde. L'ordine pubblico è un compito di servizio anche per chi di solito se ne sta ad interrogare spaccatori e ladri d'auto pizzicati nei quartieri di Torino.

Fermi contro i 1800 metri di reti si vedono i soliti blindati dei reparti mobili della polizia e dei battaglioni dei carabinieri, ci sono due grandi mezzi idranti, ci sono i range rover, ma ai cancelli ci sono i militari, i reduci di tante campagne in giro per il mondo, con le grosse pistole e la mimetica, intorno ai mezzi che sono il fiore all'occhiello della nostra industria bellica: i "linee", i blindati che in Afghanistan abbiamo visto dotati di mitragliatore, adatti al pattugliamento, i "puma", i mezzi anfibi che fanno arrivare la truppa nel cuore del teatro di intervento e i "Bv206", i cingolati doppi che in alta valle tutti conoscono perché usati da sempre per il trasporto degli alpini sulla neve per le esercitazioni dalla caserma di Bousson.

In un giorno senza tensioni annunciate dall'attività informativa della Digos e dei carabinieri ci sono un centinaio di agenti (in quattro turni) dietro la doppia fila di reti con in mezzo la spirale di filo spinato israeliano, fatto apposta per agganciarci ai vestiti come le spine dei rovi e avvolgerci, se cerchi di divincolarti.

Per ora l'area recintata da Ltf è di 5 ettari. Praticamente l'area archeologica comunale e il piano inclinato dell'ex discarica della Sitaif, questi ultimi sono terreni affidati in concessione, atto possibile tra soggetti pubblici. Della Sitaif manca un pezzettino che verrà acquisito con il cantiere a parte appartenenti a una sessantina di proprietari, compresi i No Tav che si erano fatti vendere i terreni dai chiomontini solidali, per costruire la baita e prepararsi alla resistenza. In tutto manca al cantiere un ettaro e mezzo.

Tra quei terreni ancora da "prendere", ci sono quelli del cantiere vero e proprio, l'area di attacco dello scavo, buco che corrisponde al grosso caveau che da un paio

La trivella Geomont sonda il terreno, mentre tecnici e legali studiano le mosse burocratiche



di mesi accanto alla strada per Giaglione ospita una delle capanne sugli alberi dei No Tav. La baita è finita sul confine esatto della futura delimitazione. Tanto che Ltf non sa se sarà il caso di inglobarla. Ma già si prevede che non verrà abbattuta, come si affrettava a dire il sindaco Renzo Pinard che è il custode giudiziario dell'immobile abusivo tirato su in poche settimane lo scorso inverno.

Ltf non sa ancora quando manderà le lettere per l'occupazione temporanea dei terreni privati. Tutti sanno che quell'atto sarà l'ultimo, dal punto di vista formale, prima di dare vita a un cantiere che oggi, nei fatti, non c'è. Sarà anche la scintilla che accenderà di nuovo la miccia No Tav. Si tratterà di "occupazioni temporanee" e non di "espropri",

perché i decreti verranno emessi sulla base di "questo" progetto, cioè del "cumulo esplorativo della Maddalena". In realtà, il progetto preliminare del tunnel di base prevede già che questo tunnel geognostico si trasformi in uscita di servizio: quando sarà il momento Ltf dovrà riaprire la procedura, per un esproprio definitivo.

«Ci opporremo con una valanga di azioni legali», annunciano i proprietari No Tav, che hanno già a disposizione il pool legale che sta approntando le contromosse. «Ogni azione la cerchiamo con Prefettura e Onestura» spiega Marco Rettighieri, direttore di Ltf. «E anche le lettere ai proprietari dei terreni da occupare saranno spedite quando ci diranno che si può fare. Noi, comunque, siamo



Beppe Benente con le carote



Pinard, Raulin e Virano



Marco Rettighieri

pronti». Per ora, si va avanti con i tre carotaggi già previsti nel 2010, con gli altri che in bassa valle scatenarono la dura contestazione No Tav. Sono eseguiti dalla nuova Geomont, la "Geomont fondazioni speciali". Fanno parte del pacchetto affidato da Ltf alla società che ha la sede operativa a Bussoleno. Ora siamo alla fine del secondo, al centro della spianata dell'ex discarica Sitaif. Questi carotaggi da 60 metri servono per capire meglio se gli strati di ghiaia, sassi, rocce accumulati dagli scavi delle gallerie dell'A32, sono abbastanza consolidati da poter resistere al peso di 250mila metri cubi di roccia frantumata che dovrà essere posta sopra questa base rimodellata. Il pericolo è che con le infiltrazioni d'acqua e gli strati molli, eventuali movimenti possano interessare le fondazioni del viadotto autostradale. Usare questa discarica sarà un'operazione delicata, dovranno essere praticate delle fondazioni per contenere il materiale ma verificando poco alla volta eventuali movimenti dei piloni. Basta un centimetro per spaccare il viadotto. Si parla di un lavoro da 10 milioni di euro.

Per ora i carotaggi stanno ritrovando uno strato abbastanza sottile di vecchio smarino. Dopo

sovrappassi ferroviari di Condove e Vaie. «Ltf ha trovato tutti i documenti a posto». Ltf smentisce che le ditte siano state scelte, nonostante tutto, perché bisognava a tutti i costi dimostrare che il Tav iniziava a dare lavoro alle imprese della valle di Susa. «Non è stato fatto nessun favoritismo. Tra le imprese invitate alla gara abbiamo scelto quelle che erano più vicine per evidenti motivazioni logistiche».

Con le ditte valsesine la società italo-francese ha un ottimo rapporto. Ltf paga subito, addirittura a 15 giorni se c'è una richiesta specifica della ditta. Gli operai non mangiano ancora in ristoranti convenzionati «perché il clima attuale non lo consente», ma il catering arriva da un quotato ristorante di Susa.

Ma i costi del cantiere da 143 milioni non sono completamente sotto controllo. Perché i danneggiamenti dei No Tav hanno già causato, solo per questi allestimenti preliminari, una lievitazione del 30 per cento, anche se una stima precisa non si può ancora fare. «In realtà, quando viene tagliato un pezzo di rete - aggiunge il responsabile costruzioni di Ltf, Maurizio Bufalini - Abbiamo già il materiale per rimpiazzarlo. Il costo imprevisto sta solo nella manodopera in più, che serve per la riparazione. In ogni caso abbiamo sempre spirito denuncia. Siamo ormai a una decina di denunce contro ignoti». Se verranno identificati i responsabili dei tagli, Ltf intende rivalersi su di loro e chiedere i danni.

In questo tira e molla sulle recinzioni, Ltf avrebbe anche concluso le procedure per l'individuazione dei raggruppamenti d'impresa (tra cui Ati della valle), all'interno dell'accordo quadro, la procedura che permette di selezionare sei imprese per ciascuna dei due lotti delle opere cosiddette "complementari" allo scavo e tra queste indire poi le specifiche gare d'appalto per i singoli lavori. I nomi delle ditte sarebbero top secret: «Non li dobbiamo sapere». Non appena saranno disponibili tutti i terreni potranno essere chiamate.

Ma in mezzo c'è la spinosa questione Cmc, che nel 2005 aveva in appalto, capofila della Venus Scarl, lo scavo del tunnel geognostico. Rifare una gara di appalto bloccherebbe tutto per due anni. Ltf deve perciò riuscire a riaffidare allo stesso raggruppamento lo scavo della Maddalena. Il 10 novembre si riunisce il Cda proprio per dare il mandato all'affidamento alla Cmc. Dal vecchio appalto saranno trascorsi sette anni e sarà cambiato anche il progetto. Ma i consulenti della società hanno detto che si può fare.

Il 17 si riunirà anche il tavolo politico per iniziare a intradere le scelte previste dalla legge su cantieri e sviluppo. «Le prime cose da vedere» - annuncia l'assessora regionale Barbara Donino - saranno l'organizzazione dell'ospitalità delle maestranze e l'impostazione degli schemi per gli appalti perché non siano escluse le ditte locali».