

GIORNATA DI STUDIO DEL 7 OTTOBRE 2017
teatro Don Bunino - Bussoleno

Variante di progetto: tunnel di base da Chiomonte

La nuova variante (10 Luglio 2017) della tratta internazionale della Torino-Lione modifica il progetto precedente in modo da poter scavare il tunnel di base a partire dall'attuale posizione del cantiere in Clarea, anziché da Susa.

Va detto subito che questa opzione non toglie le castagne dal fuoco alla piana di Susa, dove comunque avranno sede i mega-lavori di costruzione della linea all'aperto, della galleria di interconnessione verso Bussoleno, dell'area di sicurezza, della stazione internazionale, di tutte le pesanti modifiche alle statali, all'autostrada ed alla ferrovia attuale: tutti i relativi cantieri verrebbero solo ritardati di un paio d'anni. C'è un unico pezzo di cantiere che verrebbe tolto da Susa: quello dedito al trattamento dello smarino e l'annesso cementificio per la costruzione dei conci armati da collocare nelle gallerie in costruzione. Queste due sezioni verrebbero traslate a Salbertrand, realizzando lì un mega-capannone presso la stazione di servizio della A32, in area a forte rischio di esondazione della Dora.

La variante in questione comporta delle complicazioni, in qualche caso notevoli, che i proponenti considerano accettabili in cambio di maggiori garanzie, dal loro punto di vista, circa l'inviolabilità del cantiere-fortino.

Riuscire a scavare il tunnel di base da Chiomonte implica di realizzare dalla Clarea un complesso di ben 7 gallerie di varia lunghezza ed ampiezza, con diverse funzioni tra cui quelle, a fine lavori, di percorsi di soccorso, ventilazione delle gallerie internazionali, intombatura di rocce amiantifere. Più gallerie, più smarino da movimentare e gestire, più inquinamento, più probabilità di rocce nocive, più dispersione di acqua (ancora a tunnel in esercizio si stima un residuo drenaggio continuo di 14 milioni di metri cubi all'anno)

Quella che esplose è la quantità dello smarino (sale a 4,5 milioni di metri cubi) e la sua movimentazione: i camion faranno Chiomonte-Susa-Salbertrand per portarlo al vaglio e torneranno con i conci in cemento in senso inverso. Totale 440.000 viaggi per complessivi 22 milioni di chilometri. Dal vaglio di Salbertrand lo smarino considerato non utile ripartirà (si dice via treno) verso Caprie e verso Torrazza Piemonte per riempire cave. La parte contenente amianto (sono attesi almeno 130.000 metri cubi, che sono solo quelli già noti presenti allo sbocco del tunnel a Susa) verrà intombata in apposita galleria in Clarea.

Durata prevista delle realizzazioni, a preventivo, circa 12 anni e mezzo; ma per poter partire occorre prima che si allarghi l'attuale area di cantiere interrompendo la via verso Giaglione ed espropriando nuovi terreni, al di qua e al di là del torrente Clarea, e che si costruiscano due svincoli dell'autostrada, necessari e riservati ai camion ed agli altri mezzi di servizio per tutto il tempo dei lavori.

Se questa, per sommi capi, è la portata della nuova variante, occorre che ne approfondiamo gli impatti su territorio, sull'ambiente e sulla salute: lo possiamo fare al meglio con l'aiuto della commissione tecnica che ha redatto le osservazioni al progetto. Questo lavoro di formazione collettiva ci darà gli strumenti e le conoscenze necessarie ad informare correttamente la popolazione e ad elaborare obiettivi e rivendicazioni per la nuova fase di lotta contro la grande opera inutile ed imposta.

Il sistema delle compensazioni

Le cosiddette "compensazioni" sono strumento a volte decisivo per raggiungere il consenso delle amministrazioni comunali ad un intervento impattante sul loro territorio.

Per guadagnare il consenso esistono delle vere e proprie tecniche di negoziazione che non disdegnano di fare leva sulle sempre più gravi difficoltà economiche dell'ente locale. Ogni sindaco viene sollecitato ad una trattativa in cui i promotori in pratica propongono di realizzare investimenti utili che il Comune, altrimenti, non potrebbe mai permettersi.

E' però erroneo pensare alla compensazione come ad un bonifico di una certa cifra che un giorno arriva sul conto del tal Comune, a premiarne la benevolenza: oggi la procedura gestionale dei fondi compensativi mira quantomeno a salvare le apparenze, e le somme vengono erogate a fronte di progetti di utilizzo formalmente presentati dalle amministrazioni locali; progetti che si dice vengano valutati e tra loro comparati da istituzioni appositamente delegate a tale compito. Istituzioni che dunque detengono il potere decisionale sulle erogazioni.

In una simile dinamica, e specialmente davanti a Comuni tentennanti nei confronti di una nuova infrastruttura, può convenire ai promotori sollecitare e stimolare dall'alto la redazione di progetti utili al territorio, senza escludere casi in cui gli stessi, di fatto, possano venire direttamente "suggeriti". Certo che per veicolare un progetto che abbia probabilità di successo occorre che degli "attori" si attivino per analizzare preventivamente la situazione del territorio, capirne i bisogni, stimolare gli appetiti dei cittadini ed avanzare infine proposte a cui sia difficile per qualunque amministrazione dire di no. La tecnica ottimale, in questi casi, è quella di lavorare in seno alla cittadinanza, perché fa apparire che le proposte nascano dal basso ed intanto induce nella gente il bisogno di un bene o di un servizio di cui presto o tardi non sembrerà più possibile fare a meno (ricordate il detto "la pubblicità è l'anima del commercio" ?).

Compensazioni. Solo a sentire la parola ci viene l'orticaria.

Ma per la Torino-Lione saranno tra i temi in campo nei prossimi mesi; dunque dovremmo sforzarci, cercando di tenere sotto controllo la nausea, di capire i meccanismi e le manovre (in qualche caso già in atto) in modo da essere attrezzati a denunciare e contrastare fenomeni di svendita.