

## A 20 anni dalla vittoria di Venaus, a che punto sono i lavori per il TAV?

Lo sappiamo, la grande opera non si è mai fermata, neanche per un istante. Questo è vero. Eppure, in oltre trent'anni, non è stato realizzato neanche un metro di nuova ferrovia in Valsusa. Anche questo è vero. Ma cosa diamine avranno combinato allora, in tutto questo tempo? A che cosa è servita tutta la militarizzazione del territorio, la repressione, la metastasi dei cantieri che si espandono sul fondovalle? Sarà servito a qualcosa, oppure no?

Gli ultimi 5 anni hanno portato a un cambio di passo nella realizzazione della Torino-Lione in Valsusa: un nuovo autoporto a San Didero, nuove aree di cantiere (aperte in sordina) a Salbertrand e a Ferriera, espropri e recinzioni nella piana di Susa, e la disponibilità di grandi aree di deposito per lo smarino: a Caprie, Caselette, Druento e dulcis in fundo, a Torrazza Piemonte, nel Canavese.

Insomma, si sono allargati. E l'hanno fatto per bene, preparandosi il terreno: a settembre del 2021 passa la legge 121/2021, che all'articolo 3, comma 9-ter, decreta che "le aree e i siti dei Comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze (nдр: case da abbattere e terreni da cementificare), costituiscono aree di interesse strategico nazionale".

E uno. A giugno dell'anno successivo, la CIG (Commissione Inter-Governativa, il tavolo italo-francese che prende decisioni politiche rispetto al progetto per la nuova linea) annuncia il "via libera" per il riutilizzo binazionale dei materiali di scavo. Nasce il cosiddetto "cantiere unico binazionale" della Torino-Lione, una svolta procedurale "che fissa l'insieme dei cantieri dell'opera come un unico sito," vale a dire: dal Canavese alla Maurienne, ora è tutta terra di TELT.

E due. Infatti perché grazie al cantiere unico, TELT e le tante ditte che lavorano dentro i cantieri (soprattutto nella parte riguardante il movimento terra) possono ora tranquillamente movimentare materiali da un cantiere a una cava o viceversa senza dover sottostare a quei fastidiosissimi controlli a campione che lo stato richiede solitamente a chi vuole smaltire grandi quantità di materiali. Adesso che è tutto un unico cantiere, secondo le norme vigenti quel materiale può tranquillamente essere considerato "sottoprodotto di lavorazione" da riciclare, e non più materiale di scarto. Questioni di lana caprina? Macchè, qui c'è da farci i soldoni.

Veniamo al dunque: dietro a quest'architettura dei nuovi siti di cantiere e di deposito legati al TAV, troviamo un vasto sistema di ditte che lavorano in appalto e in sub-appalto, come un enorme gioco di matriosche il cui scopo è di permettere che la Valsusa continui a essere terreno fertile per speculatori e mafiosi.

Lo schema che accompagna questo testo contiene alcuni elementi che sono da considerarsi fondamentali per capire lo stato dell'arte delle grandi opere in Valle di Susa, Torino-Lione in primis. Per quanto incompleto e indubbiamente parziale (nonché di parte), rappresenta un tentativo di sbandolare la matassa di quello che noi, abitanti della valle, vediamo tutti i giorni: camion che sfrecciano su e giù, alcuni pieni, alcuni vuoti, partendo da chissà dove e diretti chissà dove, trasportando chissà cosa. Però notiamo che in una discarica a Bardonecchia è stato ritrovato il C6O4, materiale sintetico contenente PFAS che, teoricamente, non dovrebbe mai uscire dallo stabilimento Solvay di Spinetta Marengo, nell'alessandrino, a 180 km di distanza.

Vai a capire come ci è arrivato, fin lassù. Del resto, anche il materiale amiantifero che fino a qualche anno fa si trovava nell'attuale zona di cantiere di Salbertrand non si sa bene che fine abbia fatto. Persino la Regione Piemonte ne ha perso le tracce.

Lo schema riporta alcuni raggruppamenti di ditte (chiamiamoli pure feudi) che sono coinvolti nei lavori del TAV. Mette in chiaro alcune cose, tra cui i cantieri dove queste ditte lavorano, le lavorazioni che fanno, e i legami (societari o anche individuali o di parentela) che hanno con altre ditte coinvolte.

Nel corso degli ultimi anni, la vicenda Echidna ha scoperchiato un giro importante di affari legati all'ndrangheta con al centro Co.Ge.Fa. (con sede a Torrazza Piemonte) e Sitalfa (partecipata Sitaf), due ditte che, guarda caso, hanno anche ruoli di spicco all'interno della Torino-Lione. Vogliamo davvero aspettare altri 5 anni che esca il nuovo caso giudiziario?

Stai all'erta, a sarà dūra.

Committente	Cantiere	Lavorazione	Nome ditta	Note
RFI	Nuova fermata Ferriera di Buttigliera Alta			
	Tratta nazionale, snodo verso collina morenica e Orbassano	Movimento terra	Noli e Servizi Srl	
		Vigilanza	Sicuritalia	
SITAF	Nuovo Autoporto di San Didero			
	Opera propedeutica all'avvio dei lavori nella Piana di Susa e funzionale all'autostrada A32 Torino-Bardonecchia	Movimento terra e cementi/asfalti	Ecotrans (ex-Eslo Silos)	Con sede nei pressi del cantiere del nuovo autoporto
		Movimento terra	Sitalfa	
		Movimento terra e cava	Faure	
		Movimento terra	Autosped G	
		Smaltimento materiale	Cave Druento (Srl)	
TELT	Interconnessione Susa – Bussoleno			
	Tratta transfrontaliera TAV (lato Italiano)	<b>Direzione Lavori</b>	<b>Italferr (Gruppo FS – ITA)</b>	Susa-Bussoleno
			<b>Systra Italia (SNCF/RATP-FR)</b>	Susa-Bussoleno
			<b>Pini Group (ex-ARX - CH)</b>	Susa-Bussoleno
		Carotaggio	Eurogeo srl	Susa-Bussoleno
			Geogav.it	Susa-Bussoleno
		Movimento terra	Cavit	Traduerivi (Susa)
		Scavo archeologico	Akhet	Santa Petronilla (Bussoleno)
		Carpenteria e logistica	Martina Service	Traduerivi (Susa)
		Edilizia di cantiere	Borgis Srl	Lavori sull'argine della Dora (Bussoleno)- AIPO
	Smaltimento materiale	Cave Rotunno	Caprie	
TELT	Chiomonte			
	Ex c cantiere del tunnel geognostico, attualmente cantiere principale del tunnel di base e del nuovo svincolo autostradale per la A32	<b>Consorzio tunnel di base UXT</b>	<b>Itinera</b>	Parte del gruppo Gavio
			<b>Ghella</b>	TBM
			<b>Spie Batignolles</b>	Colosso francese delle grandi opere
		Noleggio mezzi	Masucot	
		Noleggio autogru	Arduino Trasporti	
		Montaggio gru per lo svincolo della Maddalena	Autosped G	
		Recinzioni e carpenteria cantieri	Effedue Srl	Ha recintato casa Zuccotti a Susa
		Smaltimento materiale	Cave Caprie	Caprie
	Cave Rotunno		Caprie	
	Torrazza Piemonte		Grande polo logistico di Amazon, TELT, Cogefa	
TELT	Salbertrand			
	Futura fabbrica di conci (rivestimenti interni del tunnel di base) e grande snodo di smistamento e smaltimento del materiale di proveniente dallo scavo del tunnel di base a Chiomonte	Movimento terra	COGEFA	
			COGEIS	
			TRAMA	
			Hupac	
			M.S.	
			Cavit	
			Sarmi	
			Faure	
			Donatiello	
			Sitalfa	
			Autosped G	
			Edilgrimaldi	
		Sondaggi	Tecnopiemonte	

Istituzioni	
AIPO	Lavora a Bussoleno sul rifacimento degli argini
ARPA	Lavori di monitoraggio ante operam e in corso d'opera
Politecnico di Torino	Collaborazione con TELT su varie aree del progetto
Servizi	
Sebach	Fornisce bagni chimici e wc mobili
eXtreme Services S.r.l.	Provvede alla pulizia e manutenzione dei servizi
BigRent	Noleggio mezzi e attrezzature da cantiere