il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

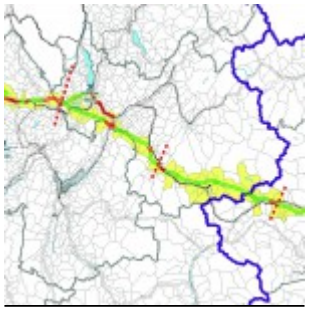


TAVevo tanto amato

«Sei Sì o No Tav?» É una delle domande più frequenti ultimamente, non solo in Piemonte. Sgombriamo subito il campo: con quest'inchiesta sulla Torino-Lione, non vogliamo alimentare la costruzione di partiti trasversali favorevoli e contrari. L'inchiesta ha come focus il lavoro di mediazione svolto, le criticità rilevate da figure esterne a esso sui processi decisionali e i contenuti, le connesse variazioni del progetto e del cantiere, nel medio e lungo periodo. L'indagine mette in luce i ruoli dei vari attori, istituzionali e non in gioco per il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, vicende e fatti che da anni interessano società civile e istituzioni, in un'iniziativa di cambiamento infrastrutturale del paese, colta nella fase decisiva del suo sviluppo. Un confronto tra la realizzazione di una Grande opera in Italia e il modello della Démarche Grand Chantier, un ragionamento sull'efficacia della Legge n. 443 del 2001 (legge Obiettivo) e di un organismo di analisi e gestione del conflitto in itinere come l'Osservatorio rispetto a formule partecipative quali i referendum in Svizzera o l'Enquête Publique in Francia, costituiscono piani di indagine fondamentali, che motivano l'impegno a riunire concettualmente attorno a un tavolo, cronologie, pareri tecnici e attori istituzionali che si sono confrontati in prima persona con l'attività dell'Osservatorio, pur nella diversità di ruoli e posizioni. Non un'interpretazione definitiva del tema, non una soluzione alla dicotomia politica e civile, ma una chiave di lettura per capitalizzare l'esperienza sul Tav nella prospettiva di una

riforma legislativa sulla partecipazione democratica alle grandi decisioni strategiche, attualmente in corso di discussione presso il Ministero dello Sviluppo e delle Infrastrutture.
Partiamo quindi da ciò che è tangibile e dà la misura reale dell'opera: il cantiere.
Accompagnate dal Direttore Generale di Ltf, Marco Rettighieri, giovedì 31 maggio, visitiamo l'area del cantiere della galleria geognostica della Maddalena a Chiomonte (la discenderia più lunga tra le quattro previste), dove verrà sperimentato per la prima volta il modello territoriale di attuazione della legge regionale 4/2011, «Cantieri-Sviluppo-Territorio», che attraverso lo strumento della concertazione e un apposito comitato di pilotaggio, limita gli impatti e armonizza le opere di mitigazione e compensazione delle grandi infrastrutture. Il sito è recintato su ordinanza dalla Questura e sorvegliato da Esercito, Polizia e Carabinieri con costi giornalieri della sicurezza ingenti, a carico del Ministero degli Interni. Il cantiere è operativo. Attualmente è in corso la bonifica dagli ordigni bellici e l'indagine archeologica nei terreni di riporto prodotti, durante gli anni novanta, dalla realizzazione del viadotto autostradale; dei 7,5 ettari di cantiere 5 erano di proprietà della Concessionaria dell'autostrada A32 (Sitaf) e 2,5 sono in acquisizione temporanea; nessuno di questi terreni era agricolo o produttivo. L'impresa è la Cmc, che con Strabag, Cogeis, Bentini e Geotecna, nel 2005 si era aggiudicata la gara per la galleria geognostica di Venaus, poi non realizzata. La movimentazione dei materiali avviene entro l'area, in cui un ex-deposito Sitaf viene utilizzato per lo stoccaggio. Questa prima tranche durerà 54 mesi.
Il mandato di Ltf è l'esecuzione degli studi di progettazione per la galleria di base, prolungato, per le vicissitudini intercorse, fino al 2015. Per la fase realizzativa Italia e Francia daranno vita invece a un nuovo promotore. Oltralpe non ci sono state modifiche di tracciato e le tre discenderie sono state ultimate nel 2010 come da progetto senza scontri. «Ltf», dice Rettighieri, «era la seconda società che dava lavoro nella Valle della Maurienne, dopo la Pechiney».
Entrando nel merito di aspetti tecnici il tunnel geognostico è più rappresentativo rispetto ai sondaggi per le caratteristiche dimensionali confrontabili al tunnel di base, e perché, rispetto a quelli sul versante francese scavati in tradizionale, viene anche realizzato con la stessa tipologia di fresa in scala ridotta: «Il costo della discenderia è circa di 94 milioni di euro, tanto quanto alcune decine di sondaggi, che non daranno mai le stesse informazioni. I dati acquisiti non potranno cambiare il tracciato, ma permetteranno un affinamento delle metodologie di scavo».
Il 30 maggio è stata messa a punto la short-list delle 11 imprese per i lavori complementari allo scavo della galleria geognostica, nove sono piemontesi di cui due della Val di Susa. La

Démarche Grand Chantier è quindi la panacea alle conflittualità nelle grandi opere pubbliche? Per Rettighieri non è una grande invenzione: «Ricorrere a maestranze locali a meno di esigenze particolari è un principio di convenienza economica come è stato fatto sulle altre tratte di Alta Velocità italiane Ma la galleria è un'opera d arte che richiede alta specializzazione. Il cantiere ha un indotto, il vantaggio che discende dalla regolamentazione francese è che il territorio si organizza per tempo.
Ma che cosa è veramente mancato in questi anni al Tav? la risposta è chiara: comunicazione. «La comunicazione è stata forse sottovalutata all'inizio. In tutto il mondo le ferrovie sono preferite rispetto alle autostrade, il peccato originale è che qui la ferrovia viene dopo l'autostrada». L'altro problema sollevato da Ltf è quello del livello di interlocuzione: «il committente è abituato a interfacciarsi con interlocutori specializzati che ritrova in analogo nelle regioni o tra gli assessori di grandi municipalità; più difficile è il confronto con tecnici e sindaci di comuni più piccoli». L'Osservatorio tecnico è un'esperienza nuova anche per i tecnici di Ltf. Sul versante francese un osservatorio non è mai stato necessario né previsto, a fronte della procedura di Enquête Publique. «Nei cantieri dell'Alta Velocità conclusi in questi anni, siamo partiti con leggi normali, conferenze dei servizi e nessuna comunicazione, poi si è affinata la sensibilità al territorio, con l'istituzione degli Osservatori ambientali. Qui invece si sta agendo prima, durante la progettazione». Per Ltf c'è la necessità di trovare un equilibrio tra processi autorizzativi e tempi realizzativi strutturalmente molto lunghi nelle grandi opere. «Sentite le osservazioni dei Comuni è poi la Regione che ha titolo a dire Sì. Prima, se non c'era l'unanimità alle Conferenze dei servizi o se un comune revocava l'assenso, occorreva riottenerlo, sottostando spesso a velati ricatti, come le compensazioni a spot richieste da molti sindaci». La legge Obiettivo ha cambiato questo gioco lasciando la Regione come principale attore a garanzia del territorio, con un ruolo determinante di mediazione e gestione dei conflitti. Forse per il Tav in Valle di Susa questo processo è partito in ritardo.



il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Autore

gda