

IN CINTURA

Le indagini geognostiche sono partite Tanta polizia e un solo presidio antitav

IL SOLE in questi giorni salta fuori sempre troppo tardi. Chi lavora nell'edilizia sa che questo è il periodo in cui si inizia a lavorare all'alba. E così è stato per le prime tre trivellazioni di questa nuova tornata di sondaggi geognostici per la Torino-Lione. Il sole non c'era ancora e già le tre ditte iniziavano a carotare. Un lavoro veloce. Arriva il camion con la trivella. Si posizionano i tubi e il motore inizia a spingere dentro il sottosuolo. Un terreno che nella nostra zona di pianura è soprattutto fatto di ciottoli, ghiaia e sabbia compattata, resti delle vecchie morene che a partire da 10 mila anni fa hanno iniziato ad essere sciolte con l'azione della Dora e di chissà quale altro fiume oggi scomparso. Il contenuto di quelle collinette, formate dai frammenti di roccia strappati dal grande ghiacciaio della valle di Susa hanno iniziato così a spargersi spingendo il Po contro la collina "marina" di Torino. Questi sedimenti sono poi stati incisi dal Sangone, dalla Dora Riparia e dalla Stura di Lanzo e lì in mezzo scorrono le falde acquifere.

La perforazione va avanti di metro in metro. Le "carote" di un metro vengono depositate in casse lunghe e strette per la successiva analisi geologica. A Basse di Stura si scava nell'area della discarica, dove è possibile il passaggio del tracciato della Gronda merci. A Collegno una ditta lombarda trivella nel piazzale accanto alla stazione Fs. Qui, si scava perché è sempre in piedi anche l'ipotesi di fare passare la Torino-Lione sotto la linea storica a sua volta interrata. Al confine tra Orbassano e Grugliasco, all'interno dello scalo ferroviario, una ditta emiliana sta terminando la prima delle due perforazioni previste nello scalo. In questo caso, si tratta di indagare il sottosuolo dello scalo che diventerà la base per il trasporto Piemonte-Francia ad alta capacità e dove la Torino-Lione dovrebbe avere nuovi binari, passanti, dedicati.

I famosi cartelli di cantiere, con la medesima veste grafica, arrivano a metà mattinata, e vengono posizionati contro le reti protettive dentro le aree chiuse, dove nessuno può accedere e quindi vederli.

Tutte e tre le ditte hanno iniziato con tre gradi sottzero e tutte sono protette da almeno una trentina di agenti. A Orbassano, la forza pubblica è al comando del dirigente del commissariato di Rivoli Giorgio Pozza. A Collegno, dove c'è stato anche il sopralluogo del capitano dei carabinieri Massimo Pesa, poliziotti, carabinieri e finanzieri presidiano anche la stazione e le vie adiacenti, nel caso i No Tav volessero disturbare la viabilità o bloccare i treni, e per controllare i militanti che usano il treno per arrivare a dare manforte al presidio.

Già, perché se a Basse di Stura e a Orbassano non c'era nessun No Tav a manifestare, a Collegno, appena sparsa la voce è arrivato un drappello di una decina di anarchici (Federazione anarchica torinese e alcuni centri sociali). Dalla tarda mattinata è arrivato un ghezzo portato da alcuni studenti del Politecnico. Poi a partire dalle 17, con l'uscita dal lavoro, si sono aggiunti altri No Tav, dal collettivo di Pianezza, da Collegno e soprattutto da Torino. Hanno distribuito volantini alle auto in fila alla rotonda del sottopasso, sono stati invitati dai "vicini di casa" a salire per scattare foto. Poi hanno attaccato striscioni neri con scritte anti-tav mentre qualcuno è arrivato a portare legna da presidio e generi di conforto. In serata è stata improvvisata un'assemblea, ma non sono mai state tentate azioni di forza. Di fronte a forze dell'ordine preparate al peggio c'è stato soltanto un isolato tentativo di bloccare l'ingresso di una colonna di mezzi della polizia subito interrotto dopo l'intervento della forza. Dal cancello due agenti in borghese filmano e fotografano i presidianti.

Il presidio No Tav di Collegno, salutato come il primo dell'area metropolitana, non potrà che terminare nei prossimi giorni con la fine dei 50 metri di carotaggio. La ditta lavora incessantemente. Ci sono due operai altri dovrebbero arrivare per il tutto successivo. Il responsabile del cantiere non vuole rilasciare dichiarazioni. Ha solo voglia di finire in fretta. «Siamo una ditta che lavora per Italferr - ci dice soltanto. Abbiamo lavori in diverse zone, e non so nulla di questa storia del Tav. Ci hanno chiesto di svolgere questo carotaggio e noi lo facciamo. Non voglio grane. Non voglio dire altro».

In alto, lo striscione del presidio di Susa. Qui sotto e al centro la trivella di Collegno. A destra quella di Orbassano



di MASSIMILIANO BORGIA

ISONDAGGI servono tutti e 91. Non basterà dimostrare di averne svolti una dozzina per ottemperare alle specifiche decise in Osservatorio. Ma, nello stesso tempo, non è affatto necessario cantierare tutti i carotaggi entro il 31 gennaio. Basta che le informazioni ricavate dai carotaggi pervengano man mano ai progettisti, entro la consegna della progettazione preliminare. Ma è anche vero che la maggior parte delle risultanze dovrebbe arrivare entro un paio di mesi o al massimo entro marzo. Entro marzo, l'Osservatorio spera di avere almeno concluso tutti i sondaggi corti, quelli da una o due settimane. Mentre quelli profondi, possono iniziare anche in seguito per fornire i dati sulla geologia anche man mano che avanza la perforazione.

Il movimento No Tav sarà quindi chiamato a una lunga guerra di nervi, che potrebbe durare tranquillamente almeno tre mesi, in un rischio continuo. «Certo, se fossimo stati in condizioni normali - commenta il presidente dell'Osservatorio, Mario Virano - sarebbe stato meglio avere i risultati delle indagini geognostiche prima di fornire le indicazioni ai progettisti per l'avvio della progettazione preliminare. I carotaggi dovrebbero servire per orientare i progettisti. Ma visto che non è così, il 1° febbraio i progettisti inizieranno la stesura del progetto riservandosi di apportare le modifiche in corso d'opera, man mano che arriveranno le risultanze dei carotaggi».

Due settimane più almeno un altro mese e oltre in cui le trivella-

zioni partiranno di volta in volta, in luoghi anche molto distanti tra loro. Dove si bucherà, lo deciderà sempre il prefetto. Quando si bucherà, dipenderà dalla disponibilità delle ditte (che magari devono avere terminato il carotaggio precedente) e soprattutto dalle condizioni logistiche e di ordine pubblico.

Il problema non è solo il blocco in valle di Susa. C'è anche infatti un problema logistico. Non si poteva impegnare un pool di ditte con un appalto unico in condizioni "ambientali" così incerte. Così, se Italferr ditte pronte ad entrare in azione, Italferr usa ditte che hanno già in corso rapporti contrattuali in giro per l'Italia e che può chiamare quasi alla bisogna.

ambientale e con la progettazione definitiva».

Quindi non basta cantare vittoria per i tre carotaggi avviati nell'area metropolitana. Si deve passare per la valle di Susa... «Certo che si deve passare per la valle di Susa. Abbiamo sempre detto che è inutile girarci intorno: è dalla valle di Susa che si deve passare. I sondaggi vanno fatti soprattutto in valle di Susa e vanno fatti tutti. Anzi, se possibile, ne devono essere effettuati ancora di più. Più si conosce la geologia e le falde della valle e meglio è. Ci servono



per redigere un buon progetto, con dati attendibili. Per apportare correzioni preventive».

Ma vuol dire che non sono soprattutto per la valle di Susa? «Per l'Osservatorio sono soprattutto sondaggi tecnici. Ma non nascondo che questo evento è interessante anche sotto il profilo culturale e sociologico. E' interessante vedere quali sono oggi gli umori reali della valle di fronte a questi carotaggi, quali i processi in campo rispetto al 2005. Rappresentano anche la verifica dell'agibilità politica e sociale in questo territorio. E poi sono anche un fatto di credibilità di fronte all'Unione europea e di fronte all'opinione pubblica. Inutile negarlo».

Non potevate usare i sondaggi già realizzati per costruire l'autostrada? Lei è stato amministratore della SitaF, oggi il presidente della stessa società, Giuseppe Cerutti, afferma che i dati in loro possesso non glieli avete nemmeno chiesti... «Non solo li abbiamo chiesti. Ma la SitaF ce li ha anche dati e sono in nostro possesso. Anzi, ringrazio la società dell'Autofrejus per la disponibilità dimostrata. E' uno dei 104 enti da cui abbiamo acquisito dati. Solo che la SitaF ci ha consegnato una mole enorme di materiale, e lo ha fatto il 6 maggio dell'anno scorso. Per capirci, soltanto l'indice di quei faldoni di quei dati non è ancora ultimata».

Ma prima o poi lo sarà... «Certo, ma in buona parte i dati in possesso della SitaF li conosciamo già. Si tratta di carotaggi lineari, cioè svolti lungo la linea dell'autostrada e non su un'area vasta come vogliamo noi. Inoltre, per le fondazioni dell'autostrada i carotaggi sono stati effettuati fino a 20 metri, con lo scopo di sondare la tenuta del terreno: una profondità insufficiente per valutare l'andamento delle falde acquifere. E poi risalgono agli anni '80, quando esistevano procedure che oggi sono considerate insufficienti. Insomma quella campagna di sondaggi ci serve per alcune valutazioni ma è totalmente inutilizzabile per realizzare un modello tridimensionale delle falde, come dobbiamo fare».

E' così importante sondare la zona dell'autoporto di Susa? Non si può lasciare stare, visto che lì non si entra? «Assolutamente non possiamo lasciare stare. Semmai faremo in un secondo momento, ma lì è il punto più complicato dal punto di vista idrologico e dove è più forte la mancanza di dati geologici. Nella pianura di Susa i sondaggi vanno fatti».

Virano: «I sondaggi li faremo tutti, soprattutto quelli in valle di Susa»

Ma questi sondaggi servono davvero? «Certo che servono - taglia corto Virano - Altrimenti rischiamo di finire come in Mugello, quando i problemi sono saltati fuori con i cantieri. Invece, con gli accordi di Pra Catinat e con le specifiche progettuali ci siamo impegnati a fornire una progettazione preliminare più approfondita possibile, che esamini ipotesi diverse. I problemi geologici non possono essere un'incognita. Devono essere conosciuti fin dal progetto preliminare. Soprattutto l'andamento delle falde acquifere, che è un aspetto molto delicato. Se non abbiamo queste informazioni la progettazione inizia lo stesso. Ma inevitabilmente sarà piena di incertezze. I voti informativi che dovranno essere colmati con la Valutazione d'impatto

«sondaggi politici? Non vi servono anche per capire se la valle di Susa vi lascia passare? «Per l'Osservatorio sono soprattutto sondaggi tecnici. Ma non nascondo che questo evento è interessante anche sotto il profilo culturale e sociologico. E' interessante vedere quali sono oggi gli umori reali della valle di fronte a questi carotaggi, quali i processi in campo rispetto al 2005. Rappresentano anche la verifica dell'agibilità politica e sociale in questo territorio. E poi sono anche un fatto di credibilità di fronte all'Unione europea e di fronte all'opinione pubblica. Inutile negarlo».

Non potevate usare i sondaggi già realizzati per costruire l'autostrada? Lei è stato amministratore della SitaF, oggi il presidente della