



La tutela del patrimonio culturale (in particolare di quello archeologico) della Valle di Susa: la questione TAV

gennaio 2006

Il GAT per il dialogo

Il Gruppo Archeologico Torinese vuole qui esprimere con forza la convinzione che soltanto attraverso la riapertura del dialogo nel suo senso più ampio e partecipato, sarà possibile uscire dalla grave situazione di tensione che attualmente coinvolge la Valle di Susa, situazione che secondo noi potrebbe pregiudicare, tra l'altro, la conservazione e la tutela del ricchissimo patrimonio culturale della Valle.

Negli anni il GAT ha avuto a più riprese modo di collaborare con le istituzioni e con la popolazione locale nella tutela e salvaguardia di uno dei territori più ricchi di storia e di cultura del Piemonte ed è convinto che l'inasprimento dei toni causato dall'arroccamento sulle proprie posizioni non possa giovare né agli uni né alle altre.

Comprendiamo le istanze di entrambe le parti, siamo, però, speranzosi che tali esigenze siano conciliabili.

Riteniamo che contrastare con la forza una protesta pacifica rappresenti in ogni caso una sconfitta della democrazia; l'esacerbazione degli animi, inoltre, fa il gioco di chi, da una parte e dall'altra, in nome di massimi sistemi è mosso da interessi personali o "di cortile". L'unica strada accettabile è, come abbiamo detto, il dialogo partecipato e la massima diffusione possibile dell'informazione al riguardo.

A questo scopo abbiamo deciso di inserire nella nostra home page (www.archeogat.it) i link tanto ai siti PRO – TAV quanto a quelli NO – TAV. www.notav.it www.tav.it

Introduzione alla questione della tutela archeologica della Valle di Susa

Il nostro interesse a riguardo della Valle di Susa e dell'argomento TAV, coerentemente con lo statuto dell'associazione, si rivolge agli aspetti culturali, storici ed artistici legati al territorio.

Pur non entrando nel merito dell'infrastruttura in oggetto, esprimiamo forte preoccupazione per il forte impatto che i cantieri, su ammissione dei progettisti stessi, potrebbero avere sul patrimonio storico, artistico e archeologico della Valle.

Non vediamo infatti, in base al materiale a nostra disposizione, sufficienti garanzie che tale patrimonio, nell'ambito di un cantiere così controverso e così complesso sotto il piano logistico ed economico, possa essere efficacemente salvaguardato.

Visto e considerato l'alto impatto che l'infrastruttura avrà sul patrimonio culturale, come ammettono i progettisti stessi, chiediamo che per esso venga osservata la stessa cautela adottata per fronteggiare i rischi di interesse ambientale.

La prudenza è d'obbligo in questioni così importanti: sarebbe criminale scoprire dopo dieci anni di cantiere che il TAV era inutile o che poteva essere realizzato in modo diverso a fronte della distruzione (e/o compromissione) di decine di siti archeologici per i quali, lo ricordiamo, dovrebbe vigere l'assunto di averli in "prestito" da parte delle generazioni future.

Non siamo mai stati dell'idea che l'uomo debba vivere ostaggio del proprio passato e che il progresso debba sempre fermarsi di fronte alle esigenze di tutela del patrimonio culturale; le nostre prese di posizione riguardo i cantieri torinesi lo dimostrano: semplicemente pretendiamo una costante e matura considerazione di tale patrimonio e del suo contesto perché esso venga sacrificato solo in nome di effettivi e forti interessi nazionali e sempre previa accurata e completa documentazione.

Qui di seguito daremo conto delle nostre riserve a riguardo del patrimonio culturale della Valle di Susa e dei rischi che riteniamo collegati alla realizzazione del Treno ad Alta Velocità.

Le fonti citate sono in prevalenza le fonti ufficiali del progetto riguardanti la sola tratta Bussoleno – Torino; ciò che riguarda la tratta internazionale, che avrà caratteristiche e problematiche simili, non è di così facile reperibilità.

Tutele previste in fase progettuale

Ci chiediamo se le assicurazioni programmatiche del progetto TAV (reperite sul sito www.tav.it) possano davvero bastare a confortare chi conosce le condizioni del nostro patrimonio.

Sul sito si afferma che la creazione di grandi infrastrutture sia un'occasione per la ricerca scientifica-archeologica, e su questo punto siamo d'accordo. E' triste a pensarsi, ma generalmente le grandi campagne d'indagine archeologica prendono le mosse e i fondi proprio dalla realizzazione di linee ferroviarie e autostradali.

Inoltre lo stesso sito promuove alcune encomiabili soluzioni per risolvere il conflitto tra ricerca e infrastrutture. Tali soluzioni prevedono la collaborazione con gli organi per la tutela, l'impiego delle più innovative tecnologie per il monitoraggio archeologico e la possibilità di realizzare scavi archeologici "in corso d'opera".

Segnaliamo inoltre che nel testo della delibera regionale pubblicata su B.U. della Regione Piemonte risulta che i dati di impatto archeologico sono solo marginalmente tenuti in conto e le interferenze con siti archeologici o potenziali aree di rinvenimento sono limitate al seguente capitoletto:

Aspetti archeologici

Particolare attenzione deve essere posta per la tutela dell'area archeologica del cosiddetto "Maometto" in comune di Borgone.

Tale indicazione, pur concepita per un documento politico e non tecnico, ci pare del tutto insufficiente a disegnare correttamente il reale scenario storico-archeologico della zona interessata.

L'ITALFERR, ditta che ha l'incarico progettuale dello studio di VIA, ha prodotto un documento preliminare che contiene una sezione "Archeologica". Tale documento, di 112 pagine più gli allegati, che dovrebbe costituire una garanzia per chi ha cuore il patrimonio culturale vallivo, verrà affrontato in un capitolo a parte.

Dubbi e perplessità

L'opera di monitoraggio archeologico promossa dal TAV, che prevede l'impiego di strumenti tecnologici, quali le foto aeree (non all'avanguardia per altro: il metodo viene applicato con successo da decenni) non ci pare sufficiente a garantire la salvaguardia delle opere individuate.

L'opera di monitoraggio ha, per stessa ammissione dei promotori dell'infrastruttura, lo scopo di individuare le aree di scarso interesse archeologico per l'avvio dei lavori in attesa che vengano espletate le attività di ricerca a norma di legge per le aree a rischio archeologico. Ovviamente questo metodo, per quanto innovativo e condivisibile in senso generale, porterebbe a questa situazione: nelle zone a zero rischio archeologico l'infrastruttura verrebbe cominciata, quando non ultimata mentre in fase finale si tratterebbe di unire alle porzioni già compiute quelle parti lasciate in sospeso per consentire l'analisi archeologica. A quel punto la conservazione di eventuali siti implicherebbe troppo onerose e variazioni spesso irrealizzabili di tracciato. A riprova di quanto sosteniamo vi sono le soluzioni di salvaguardia esplicitate nel sito TAV:

- *rendendo fruibile il rinvenimento (tramite il distacco, lo smontaggio e il rimontaggio delle strutture);*
- *potenziando complessi museali presenti nei comuni limitrofi al tracciato;*
- *realizzando pubblicazioni scientifiche e divulgative (audiovisivi ecc.).*

Il mantenimento dei siti, quale che sia la loro rilevanza, non è neanche previsto.

Tali programmi rivelano un primo limite nell'essere concepiti aprioristicamente, senza conoscere la natura e la consistenza dei potenziali rinvenimenti.

Il risultato evidente è un depauperamento del patrimonio locale a favore di un accentramento dello stesso nei centri maggiori a cui surrogati quali i supporti audiovisivi dovrebbero porre rimedio restituendo una realtà ormai non più fruibile e riconoscibile.

Non si tratta di metodi sbagliati in linea di principio, ma di procedimenti avulsi dal contesto vallivo che non tengono conto del già delicato processo di valorizzazione culturale e turistico del patrimonio locale.

Il “rimontaggio delle strutture”, poi, ammesso che un procedimento così oneroso possa essere applicato ai rinvenimenti della Valle di Susa, ne provocherebbe la perdita del contesto (si pensi al caso del Maometto di cui parleremo più avanti).

Inoltre i recenti casi riguardanti Quinto Fiorentino, dove una necropoli etrusca è a rischio di degrado proprio a causa di un’opera analoga, legittimano il sospetto che non sempre ambiziose linee programmatiche trovino le condizioni di applicabilità nei fatti.

La relazione archeologica dell’ITALFERR

In proposito vediamo quanto suggerito dalla relazione della ditta committente dell’opera nel tratto Bussoleno–Torino.

A riguardo delle ricognizioni preventive già effettuate in accordo con la Soprintendenza recita: *L’attività di survey è stata condotta nel mese di gennaio 2003 e situazioni puntuali rientranti in una fascia di 2 km a cavallo della linea. In generale la ricognizione può essere considerata attendibile solo per una percentuale molto ridotta (intorno al 20-25%) della superficie complessiva di intervento in quanto le caratteristiche vegetative dei terreni (in gran parte a prato) in relazione alla stagione ne hanno consentito in minima parte la verifica.*

La stessa direzione, quindi, ammette l’approssimazione del monitoraggio archeologico.

Infatti poche righe dopo: *In conclusione le attività di verifica non hanno aggiunto dati a quelli già in nostro possesso e sarebbe auspicabile procedere con successive ricognizioni, condotte dopo l’aratura dei fondi agricoli e ristrette ad una fascia maggiormente concentrata (qualche centinaio di metri) a cavallo della linea.*

Inoltre, nelle conclusioni, recita: *Dato il livello di rischio potenziale complessivamente piuttosto elevato sarebbe opportuno prevedere, anteriormente alla fase di cantierizzazione, la seguente attività per una migliore e più puntuale caratterizzazione del rischio:*

- *Esecuzione in tutte le aree sopra citate di un’attività di survey per una fascia di dimensioni opportune (qualche centinaio di metri) a cavallo della linea nelle condizioni stagionali e meteorologiche più favorevoli, essendo richiesto, per quanto possibile, la disponibilità di superfici non coperte da vegetazione, al fine di poter eseguire una lettura visiva di estremo dettaglio.*

A seguito delle risultanze ottenute da quest’attività, sarà possibile delimitare ulteriormente le aree a rischio archeologico dove eseguire successivi approfondimenti di indagine che dovranno essere concordati con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Sulla base di precedenti esperienze, sono da prevedere le seguenti attività:

- *Esecuzione di sondaggi archeologici atti a valutare la potenzialità dell’eventuale deposito archeologico individuato sulla base delle prospezioni, della ricognizione superficiale oppure di pesanti indizi di preesistenze archeologiche evidenziati dallo studio propedeutico.*
- *Esecuzione di scavi archeologici nelle aree in cui fosse accertata la presenza di preesistenze archeologiche.*

E’ comunque necessario prevedere in ogni caso l’assistenza archeologica per tutte le operazioni di scavo in corso di esecuzione delle opere previste.

E’ quindi, nello specifico, chi ha redatto la relazione dell’ITALFERR a richiedere approfondimenti d’indagine ANTERIORMENTE ALLA FASE DI CANTIERIZZAZIONE. E’ ovvio che a lavori iniziati tali approfondimenti sarebbero viziati da fattori esterni.

Contestiamo inoltre la valutazione per cui *Sono considerate a rischio basso le aree adiacenti ai fiumi, presumibilmente escluse dalle ripartizioni centuriali.* Ammesso che ciò sia vero (ma data anzitutto la variazione di percorso dei fiumi non è così assodato) vi sono altre forme insediative che

riguardano i fiumi e non sono contemplate dalla centuriazione, di conseguenza anche i fiumi andrebbero considerati nella valutazione di rischio archeologico ed indagati preventivamente quando siano coinvolti dalla cantierizzazione.

Non potendo fare affidamento sulle ricognizioni archeologiche, per loro stessa ammissione, la valutazione di rischio si è basata anche e soprattutto sulle fonti edite. Questo, però, esclude tutto il patrimonio sconosciuto della Valle con tutti i “disagi” che tali imprevisti potrebbero comportare.

Infatti immaginiamo con quale serenità si potrà affrontare lo scavo di un sito, diciamo di un insediamento protostorico, vincolato alla logistica di un cantiere di tale portata.

Entrando poi nello specifico, dalla sintesi tecnica della relazione proposta dall'ITALFERR, risultano una dozzina di siti individuati dalle foto aeree e distinti in meandri (indicazioni di paleoalvei fluviali) e allineamenti (indici di tracciati stradali o di strutture), ma mancano approfondimenti di sorta e relative prospezioni non distruttive autoptiche o eseguite con metodi geofisici. Tali indicazioni consentirebbero una maggiore precisione valutativa ed una conseguente pianificazione di tutela.

Linee di condotta auspicabili

L'unica strada percorribile è un'opera di cosciente monitoraggio precedente la progettazione del tracciato, che consenta le opportune variazioni PRIMA che il tracciato stesso sia parzialmente realizzato.

Auspichiamo l'apertura, nell'ambito del dialogo tra tutte le parti coinvolte, enti locali, imprese e tecnici, di un tavolo sul patrimonio culturale e per rafforzare questa nostra richiesta presentiamo qui alcuni esempi in cui abbiamo rintracciato elementi di criticità.

Rischi del tracciato

Come si è detto il tracciato è stato scelto senza considerazione per le evidenze archeologiche ed artistiche lungo il percorso. Questo fa sì che per siti importanti come il “Maometto” nel comune di Borgone, interessati dal percorso, si debba adottare la seguente strategia: o si conserva l'evidenza, ma se ne distrugge il contesto privandola di ogni rapporto con esso, oppure si asporta l'evidenza trasportandola in luogo sicuro (un museo a Torino o sul territorio, oppure qualche centinaio di metri più a monte). Risultato: una testimonianza archeologica rilevante, che non ha ancora dato tutte le risposte che potrebbe alla ricerca scientifica viene “strappata” dal suo territorio. Questo fa sì che siano proprio le strutture murarie circostanti (che non hanno ancora un'interpretazione plausibile in ambito scientifico), le due macine di pietra che giacciono da centinaia di anni incompiute, gli affioramenti di materiale ceramico, a costituire l'importanza del “Maometto” che circondano. Salvare solo l'edicola scolpita non ha, di fatto, alcun senso.

Rischi dei cantieri

Ci pare che non sia stata posta sufficiente attenzione al fatto che la linea TAV, per quanto possa essere considerata intrusiva di per sé, comporta anche più di un decennio di cantieri, trivellazioni, esplosioni, transito di mezzi pesanti. Tale realtà ha un impatto attualmente difficile da valutare nel patrimonio circostante la linea.

Consideriamo ad esempio l'area della cava Rotunno in Caprie, alle falde del poggio su cui sorge il Castello del Conte Verde (sito protetto ai sensi del D.L. 490/90 – Tit. I). In quest'area, come recita il progetto, si collocheranno la finestra denominata “Caprie”, il cantiere operativo Rocca Bianca e il cantiere operativo, campo base ed armamento Cava Caprie. L'area, nella relazione già citata, risulta ad alto rischio archeologico assoluto e relativo (anche se la definizione dei siti in proposito è vaga). Al di là di danni diretti che l'attività di cantiere potrà causare, ci chiediamo se sia stato valutato l'impatto che le vibrazioni di trivelle, camion, esplosioni potranno avere sul Castello del Conte Verde che attualmente versa in gravi condizioni di tenuta statica. Inoltre, un cantiere di almeno un decennio, necessariamente comprometterà l'impegno che il Comune sta approfondendo nel progetto di riqualificazione dell'area.

La delibera regionale già citata prevede uno studio dei danni da vibrazione ed il loro attutimento attraverso *filari di siepi lungo il perimetro, anche con funzioni fonoassorbenti e di abbattimento delle polveri, utilizzando essenze autoctone e tecniche di ingegneria naturalistica*. La proposta, che ci pare inadeguata rispetto alle proporzioni dell'opera, peraltro non considera il caso dell'area di cava di Caprie dal punto di vista archeologico, nonostante il progetto di riqualificazione del Comune preveda il cofinanziamento regionale.

Rischi dello stoccaggio

Infine, le ingenti quantità di smarino e di prodotti di scarto provenienti dalle diverse attività di cantiere andranno stoccate: ci sembra fondamentale che così come per le direttive regionali i siti di stoccaggio debbano tenere conto della presenza di terreni agricoli e limitino l'interferenza con essi, tale interferenza debba essere considerata anche in aree di interesse storico, artistico, archeologico.

Ad esempio nel caso della discarica di smarino prevista in fraz. Rivera, loc. San Mauro, sito segnalato a rischio alto citato negli allegati della relazione, assistiamo ad un'interferenza tra la rivalutazione del ricetto di XIV secolo, là presente ed oggetto di un progetto di destinazione turistica del Comune di Almese, cofinanziato dalla Regione e la presenza, per più di un decennio, di tonnellate di detriti, di traffico di mezzi pesanti che solo a fine lavori potrebbero, ma nei documenti programmatici non se ne trova traccia, essere riqualificati.

Quelli evidenziati costituiscono solo tre esemplificazioni, ma altri punti critici potrebbero essere segnalati comparando i numerosi studi sul patrimonio valsusino – in gran parte peraltro presenti nella ricca bibliografia della relazione archeologica dell'ITALFERR – con il tracciato del TAV.



Conclusione

Il GAT non si schiera né da una parte né dall'altra nella questione TAV, ma riscontra alcune lacune nella progettazione sotto il profilo dei beni culturali.

Il GAT esprime preoccupazione per i dati che emergono dalle relazioni preliminari, che riconoscono la presenza di ben 147 siti valutati ad alto rischio assoluto e una settantina di realtà ad alto rischio archeologico in aree interessate dal tracciato.

L'associazione giudica non sufficienti le garanzie concepite per la tutela del patrimonio conosciuto, in quanto riconosce come non adeguate al contesto della valle e alle proporzioni dell'infrastruttura le linee di tutela dei siti esistenti e di quelli eventualmente rinvenuti durante l'attività.

La progettazione non garantisce nemmeno la tutela del patrimonio non direttamente coinvolto dal tracciato, data anche la straordinaria ricchezza dello stesso nell'area valliva, in quanto non salvaguarda i siti archeologici dai danni indiretti dovuti all'attività di cantiere.

Il GAT testimonia, inoltre, solidarietà e apprezzamento nei confronti delle Soprintendenze, di cui riconosciamo l'impegno nel rendere il più possibile efficace l'attività preventiva sul piano archeologico. È d'altronde da rilevare che l'attività di monitoraggio di un'area così ricca, nell'ambito di un cantiere così complesso non potrà essere effettuata con la necessaria accuratezza da un parte di ente per il quale le limitate risorse disponibili rendono già arduo far fronte alle attività ordinarie.

Il GAT non intende, ovviamente, porsi come parte in causa nella discussione sul TAV, ma auspica che prima dell'inizio di un progetto così ambizioso, si verifichi accuratamente ed incontrovertibilmente che il patrimonio culturale valsusino non abbia ad esserne menomato, impoverito, compromesso.

In casi così complessi non si può dare ascolto a interessi di parte, ma ci si deve muovere collegialmente con buon senso nel nome dell'interesse comune di cui, è indubbio, fa parte anche la massima preservazione del patrimonio culturale. Non possiamo permetterci errori e leggerezze in momenti così delicati provocando conseguenze gravissime spesso irreversibili o su cui, comunque è difficile intervenire a posteriori e per le quali saranno i posteri a giudicarci senza appello.