



Tav tra Avigliana e Rivalta:

la collina morenica, i paesi e le loro opere d'arte in serio pericolo

Nel nuovo contratto di programma con RFI il Ministero delle Infrastrutture ha messo a disposizione 1.700 milioni di euro di soldi pubblici per la nuova linea ferroviaria fra Avigliana e Orbassano. Un'opera costituita da due gallerie, che produrrebbero circa 2 milioni di metri cubi di terra e rocce, scavati nella collina morenica, in terreni con potenziali presenze amiantifere e delicati equilibri idrogeologici. Cantieri estesi per decine di migliaia di metri quadrati, che impatterebbero notevolmente, per dimensione e tipi di lavorazione, i comuni di Avigliana, Buttigliera, Rosta, Rivoli e Rivalta. Linea e opere accessorie localizzate a breve distanza da inestimabili opere del passato e ancora futuri per l'economia locale: l'Abbazia di Sant'Antonio di Ranverso, la torre Bicocca, San Vitore a Rivalta. Cantieri e lavori che causeranno conseguenze sulle vite e le abitudini di chi vive nei paesi impattati dall'opera.

Ma a fronte di tutti i problemi, i disagi e le conseguenze negative che quest'opera porterebbe per chi abita nei dintorni, esiste una giustificazione per la nuova linea? Vediamo...

Un po' di storia

Era il 2011, 7 anni fa, quando RFI presentava il progetto preliminare della tratta nazionale della Nuova Linea Torino Lione: 44 chilometri, da Chiusa San Michele a Settimo, un costo a preventivo di 4393 milioni di euro. Prevedeva una galleria sotto l'attuale linea fino ad Avigliana e poi un lungo tunnel nella collina morenica, passando sotto Buttigliera, Rosta e Rivoli, una galleria artificiale a Rivalta e infine l'arrivo all'aria aperta, a Orbassano. E poi di nuovo sottoterra attraversando Torino, fino a Settimo. Questo progetto preliminare non è mai stato approvato dal CIPE.

Nel 2013 fu approvato dalla Commissione VIA, quella che dovrebbe valutare l'impatto ambientale di un progetto, e che, come sempre accaduto per progetti riguardanti la Torino-Lione, diede parere favorevole pur con innumerevoli prescrizioni, perché in caso di mancata costruzione "...sarebbe da attendersi una saturazione non sostenibile fin dal 2018".

Siamo al 2018, nessuna saturazione in vista.

Ieri: il progetto perde i pezzi

A Giugno 2016 l'Osservatorio produce un documento dove si propone di posticipare alcuni dei lavori in progetto: da Chiusa ad Avigliana si utilizzerà la linea esistente, così come da Orbassano a Settimo.

Rimane invece il tunnel sotto la collina morenica da Avigliana a Orbassano: 14 chilometri di galleria a doppia canna.

Questa riduzione viene chiamata, nella neolingua progettuale, "fasizzazione", che potremmo tradurre con "ci eravamo sbagliati, e il progetto e le previsioni iniziali si sono rivelate inadeguate". La "fasizzazione" non risolve le criticità legate agli impatti ambientali dell'opera, alla pesante cantierizzazione che si protrarrà per molti anni e agli sconvolgimenti che un simile progetto comporta.

Oggi: il progetto perde giustificazioni

A fine 2017 il commissario di governo per la Torino-Lione pubblica un documento in cui, fra le altre cose, si prende atto delle previsioni sbagliate che stavano alla base del progetto: "Non c'è dubbio, infatti, che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, siano state smentite dai fatti, [...] Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni e nessuna persona di buon senso ed in buona fede può stupirsi di ciò."

A questa presa d'atto segue però una conclusione paradossale: "non ha quindi senso tornare a discutere il merito di argomenti già discussi e sui quali si è già giunti ad una decisione".

Ma cosa giustifica secondo il governo il tunnel sotto la collina morenica?

Dobbiamo dare dei numeri: attualmente sulla linea fra Torino e Avigliana circolano quotidianamente 76 treni regionali e 6 TGV.

Secondo il governo l'obiettivo di "trasportare 20-25 milioni di tonnellate di merci [ndr ora sono 2,9...] richiede il transito di un numero di treni compreso tra i 125 e i 156 treni/giorno", questo contro i circa 40 attuali. La capacità della linea oggi in uso (circa 230 treni/giorno) sarebbe sufficiente considerando che attualmente oltre ai merci circolano 76 regionali e 6 TGV.

E come fanno allora a giustificare il nuovo tunnel sotto la collina? Raddoppiando i regionali, ipotizzano che al posto dei 76 attuali in futuro ne transiteranno 144 fra Avigliana e Torino. E questo ridurrebbe di conseguenza la disponibilità di tracce per i merci. Ma le loro ipotesi, come abbiamo già visto, non sono realistiche e servono solo per giustificare l'opera.

Fermarlo tocca a noi

Il Tav Torino-Lione così come era stato pensato 20 anni fa ormai non esiste più, alcuni pezzi si sono persi per strada, altri potrebbero perdersi nell'immediato futuro. Ma tocca a noi fermarlo, oggi come ieri, esigendo che quegli stanziamenti vengano usati per potenziare la mobilità urbana e interurbana, per opere utili in difesa del territorio e servizi sociali per le persone che lo abitano.

Per questo saremo di nuovo in strada a manifestare tutto il nostro dissenso verso quest'opera inutile e dannosa.

PAGINA DI INFORMAZIONE
REALIZZATA DA:

www.notav.info

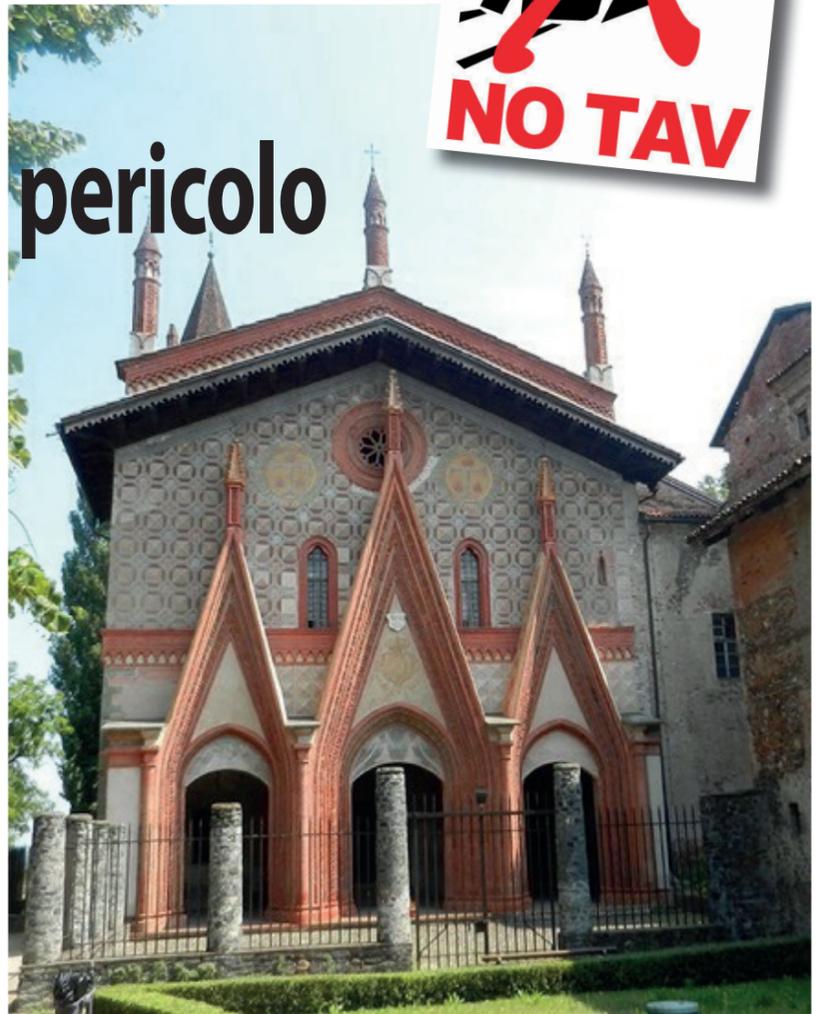
www.notavtorino.org

www.notav-valsangone.eu

www.autistici.org/spintadalbass/

www.presidioeuropa.net/blog

www.notav-avigliana.it



19 MAGGIO

MANIFESTAZIONE NO TAV ROSTA - AVIGLIANA

APPUNTAMENTO DALLE 14 PIAZZALE DELLA STAZIONE ROSTA