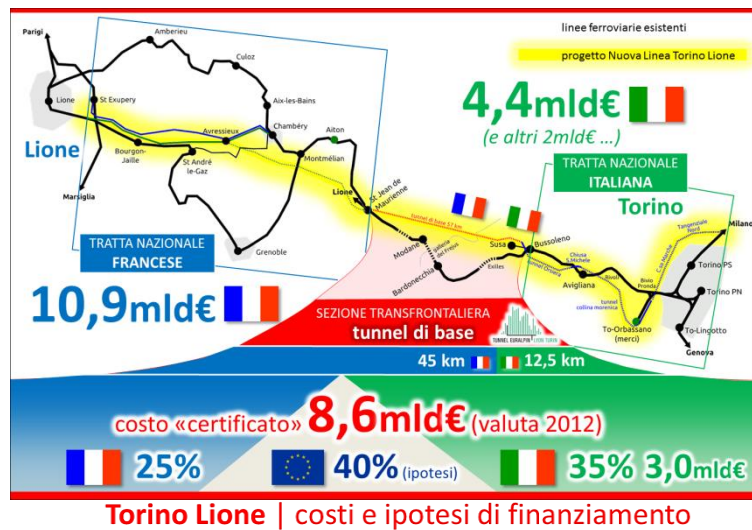


Da oltre un quarto di secolo si parla di una nuova linea Torino Lione, e **da oltre un quarto di secolo vengono portate tesi e argomentazioni che provano l'assurdità della proposta.** Negli anni sono stati presentati molti progetti: sinistra Dora, destra Dora, progetto a fasi... Diversi sono stati abbandonati e la nuova linea ha perso alcuni pezzi per strada. Oggi ci troviamo a studiare, e a contrastare, il così detto Progetto di Variante della tratta transfrontaliera che prevede:

- lo scavo a partire da Chiomonte delle due canne del tunnel di base, dell'area di sicurezza e di altre 4 gallerie oltre al cunicolo geognostico già scavato (Maddalena 2, Connessione 1 e 2, Maddalena 1 bis), con un cantiere che si allargherà occupando circa 120.000 metri quadrati, il materiale che prevedono di estrarre a Chiomonte ammonta a circa 5.900.000 tonnellate;
- il trasporto a Salbertrand del materiale estratto a Chiomonte, tramite l'autostrada, arrivando fino a Susa per fare inversione di marcia: si tratta di centinaia e centinaia di camion al giorno. A Salbertrand prevedono di installare un'area industriale, occupante una superficie di circa 125.000 metri quadrati, adibita alla selezione del materiale scavato, alla sua eventuale valorizzazione e alla costruzione dei conci;
- l'invio del materiale non riutilizzabile, circa 2.400.000 tonnellate, a Caprie e a Torrazza per essere messo a deposito;

segue pagina successiva

Torino Lione A che punto siamo



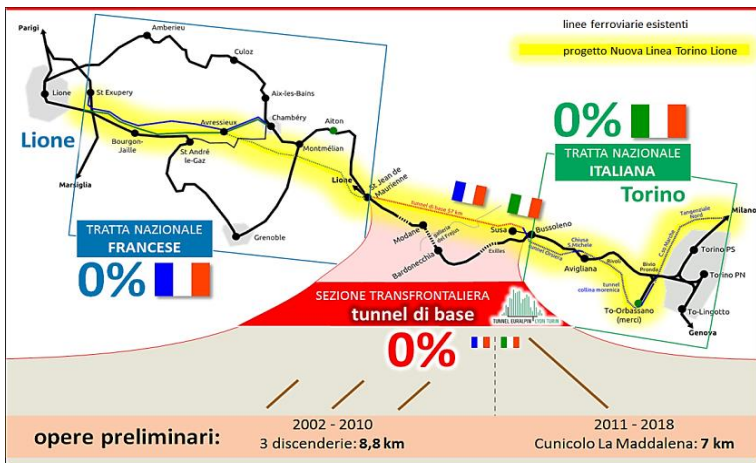
Torino Lione | costi e ipotesi di finanziamento

FACCIAMO IL PUNTO DELLA SITUAZIONE

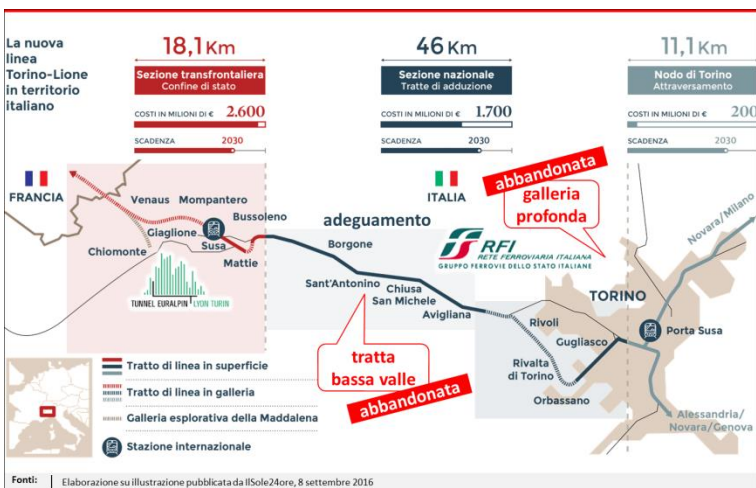
Quanto costa? La corte dei conti francese ha stimato, nel 2012, un costo per l'intera opera di 26,1 miliardi. La sola sezione transfrontaliera, da Bussoleno a St Jean-de-Maurienne, costerebbe 8,6 miliardi, a cui si deve aggiungere circa un miliardo necessario a studi e progettazione. La tratta italiana, da Settimo a Chiusa costerebbe oltre 4 miliardi; per questa tratta non è ancora stato approvato il progetto preliminare.

Cosa è stato fatto? Delle tratte nazionali nulla. Della tratta transfrontaliera sono stati eseguiti tunnel finalizzati allo studio e alla progettazione per complessivi 16 km. Sul lato francese è stato inoltre scavato, per finalità geognostiche, poco più di un chilometro in asse con il tunnel di base.

Cosa vogliono fare in Italia? Il Cipe ha approvato nel 2015 la realizzazione di circa 18 km dal confine a Bussoleno, con un limite di spesa di poco superiore ai 2,6 miliardi. **Attualmente è al vaglio una variante che stravolgerebbe la cantierizzazione.** La tratta Bussoleno-Chiusa è stata posticipata *sine die*, così come le tratte Chiusa-Avigliana e Orbassano-Settimo. I proponenti affermano di voler invece eseguire il tunnel sotto la collina morenica fra Avigliana e Orbassano.



Torino Lione | stato avanzamento lavori (agosto 2017)



Torino Lione | pianificazione Italia

segue dalla pagina precedente

- la realizzazione a Susa di diversi cantieri: quello per l'imbocco est del tunnel di base, di circa 50.000 metri quadrati; l'area di lavoro "Susa Autoporto", per la realizzazione delle opere a cielo aperto, che occuperà circa 130.000 metri quadrati; il cantiere dell'imbocco Ovest del tunnel di interconnessione, di circa 100.000 metri quadrati e finalizzato allo scavo delle due canne del tunnel di interconnessione fra Susa e Bussoleno. Il peso del materiale scavato per quest'ultimo tunnel ammonta a circa 1.400.000 tonnellate, parte di questo materiale verrà riutilizzato sul posto e parte mandato, tramite tir, a Salbertrand;

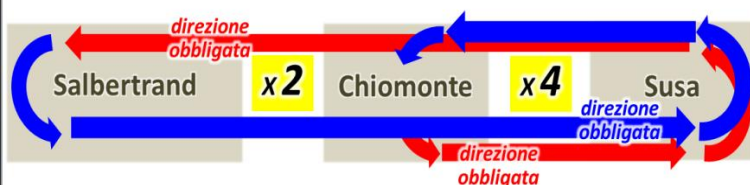
- la costruzione a Bussoleno di due cantieri: quello dell'imbocco est del tunnel di interconnessione di circa 4.000 metri quadrati, quello dell'innesto alla linea storica di circa 5.000 metri quadrati; è inoltre prevista una ulteriore area di cantiere di circa 9.000 metri quadrati per il deposito dei materiali;

- il ritrovamento di circa **220.000 tonnellate** di materiale potenzialmente contenente **amianto** e **85.000 tonnellate** contenente **arsenico**.

Questa Variante, che rende complicatissima e ancor più impattante la logistica di cantiere e aumenta le aree occupate, è stata proposta come migliorativa sul lato della sicurezza. Peggiora invece, se possibile, un progetto sciagurato.



oltre **227.000 camion***
più di **22.000.000 km** da fare*
quasi **549** volte la circonferenza
del mondo



* Stima Commissione Tecnica. Dato Telt differente

Da Salbertrand sarebbero trasportati ai siti di deposito:

2.388.288 tonnellate = 918.572 metri cubi.

A Caprie arriverebbero in 45 mesi (1350 giorni):

1.215.000 tonnellate = 476.308 metri cubi.

Ovvero **747.692m3** in cumuli e **620.584** metri cubi compattati. Il trasporto avverrebbe mediante un treno al giorno a trazione diesel composto da 19 carri, ognuno con 2 container, per un totale di 900 t a treno.

I lavori al sito di Caprie inizierebbero, secondo il cronoprogramma, al mese 43 (luglio 2021 ?) e durerebbero oltre 5 anni. In molti elaborati progettuali viene indicato come mese 0, inizio del cronoprogramma, gennaio 2018. Ma come verificato in passato questi cronoprogrammi sono assai poco affidabili.

Qui a lato trovate sia il lay-out del presunto cantiere della cava di Caprie sia la restituzione su foto aerea della posizione del cantiere e del collegamento ferroviario con la stazione di Condove-Chiusa San Michele.

Notate come nella parte alta della cava si vedano i gradoni già piantumati di essenze autoctone e quindi la scusa che ci "regalano" con il deposito dello smarino il recupero ambientale del sito è una presa in giro colossale.

