

SERATA DEL COMITATO

«Noi, discarica del Tav» Resta forte l'opposizione



RIVALTA - Circa 200 persone hanno partecipato giovedì alla serata informativa organizzata dal comitato No Tav locale, a dimostrazione di un coinvolgimento crescente dei cittadini della zona, non solo rivaltesi. A sollecitarlo, probabilmente, il tracciato presentato ormai in varie sedi istituzionali e che coinvolge in pieno l'area lungo il Sangone, per inserire nel percorso anche lo scalo merci di Orbassano.

Proprio da questo sono partiti i membri del comitato, definendolo «Un tracciato unico, senza alternative», ed elencando le principali criticità, tra cui la vicinanza alle case, soprattutto nei pressi del monastero, con alcune abitazioni a rischio di abbattimento, e in generale una perdita di valore delle case della zona. Poi l'alternanza tra la collina artificiale lungo il Sangone, creata con lo smarino, cioè il materiale derivante dagli scavi in altri punti, e che andrà a cancellare il parco fluviale, e invece il passaggio in trincea nei pressi di Rivoli, tra il San Luigi e la collina morenica. E ancora la necessità di una grande area a servizi, di circa due ettari, dove montare la trivella per lo scavo della collina e dove realizzare l'impianto di betonaggio per la produzione del cemento necessario ai lavori. Infine, i rischi per i beni architettonici, non ultima la cappella di San Vittore, sfiorata dal tracciato e i cui affreschi sarebbero quindi messi a dura prova dalle vibrazioni.

I tempi di lavoro, mettono in guardia i membri del comitato, non sono ben definiti: «Basta pensare al tempo che ci stanno mettendo per il passante ferroviario di Torino, sono più di 20 anni». E questo avrebbe evidenti conseguenze sulla rete viaria. «La strada per il Dojrone, quella per Rivoli, quella per il San Luigi saranno tagliate o occupate dai viavai di camion. Sarà necessaria una viabilità alternativa».

Il titolo della serata citava Rivalta come la discarica del Tav, dal momento che l'idea di creare una galleria artificiale con lo smarino porterà «Terreno inquinato dagli oli dei macchinari usati per lo scavo, e quindi non sarà utilizzabile per farci crescere piante. Senza contare gli ettari devastati dal cantiere, che non potranno certo tornare area agricola e quindi saranno edificati, sempre che non vengano abbandonati così», elencano i membri del comitato, mostrando le foto delle aree di cantiere del Tav nel Mugello, in Toscana. La società realizzatrice ha subito 27 condanne per smaltimento illecito di rifiuti proprio in merito all'abbandono nell'ambiente dello smarino inquinato, «Lo stesso con cui qui vogliono fare una collina».

Dalle tematiche ambientali il comitato è passato a quelle economiche: «L'ultima stima citata da Virano parla di un costo intorno

ai 20 miliardi di euro. L'Unione europea ha promesso un rimborso successivo di soli 671 milioni. Se si inizia e finiscono i soldi, noi ci teniamo un cantiere enorme e abbandonato». Un altro dato ripetuto spesso è il confronto dei costi con l'estero, dove non incidono la corruzione e le infiltrazioni criminali: «Ovunque, dalla Spagna al Giappone, l'alta velocità costa 10 milioni di euro al chilometro. In Italia la media al chilometro tocca i 50 o 60 milioni, e addirittura l'ultimo dato di Virano arriva a 120».

Tra il pubblico erano presenti anche alcuni rappresentanti dell'amministrazione, che sono intervenuti. Alessandro Resio, consigliere Pd e presidente della commissione consiliare sul Tav, ha partecipato all'incontro con Virano e i rappresentanti delle ferrovie organizzato la settimana scorsa in prefettura su richiesta del sindaco. «Rfisi è dimostrata molto impreparata. Ci aspettavamo un progetto preliminare, invece, solo a seguito della mia richiesta, hanno fatto lì per lì una mappa presa da Google su cui hanno tracciato la linea del percorso». Nonostante questo, nel corso della riunione le Ferrovie hanno parlato di «Riquilificazione del parco del Sangone e un numero limitato di case da abbattere, forse quattro o cinque». Per quanto riguarda i tempi, «Hanno fatto una stima di dieci metri al giorno, quindi in totale dovrebbero servire tre anni per la galleria e circa otto per il tratto esterno». Dal momento che entro il 30 giugno si sarebbe dovuto consegnare un confronto tra le diverse ipotesi di tracciato, che però non è stato eseguito, Resio ha sottolineato come «Questo secondo Rfi non è un tracciato definitivo, che dovrebbe arrivare entro l'anno, dopo avere fatto la valutazione d'impatto ambientale».

Il pubblico ha espresso quasi esclusivamente voci di forte contrasto all'opera chiamando in causa la politica contro il «Massacro del territorio». La risposta è arrivata dal sindaco Amalia Neirotti, che ha dichiarato di non avere «Mai dato assenso all'opera. La responsabilità pubblica di queste scelte ce l'hanno gli enti che l'hanno sostenuta finora, Governo, Regione e Provincia, e loro devono venire a spiegarla e a rispondere alle domande dei cittadini. Questo progetto va modificato, ma è comunque migliore rispetto ad altri visti in precedenza. Sulla galleria artificiale potrebbe essere realizzata la circonvallazione di Rivalta, mentre dentro potrebbe passare la linea passeggeri del servizio ferroviario metropolitano verso Torino». Dura e disillusa la risposta del pubblico, appena prima che l'assemblea si chiudesse, mentre i toni cominciavano a scaldarsi: «I sindaci e i territori non hanno contato nulla per la scelta del tracciato. Questa è una sconfitta».

Clara Calavita