

Compensazioni, impatto e cantieri: il Tav a Buttigliera

BUTTIGLIERA - 25 le osservazioni avanzate dall'amministrazione comunale al progetto preliminare del tratto nazionale della Torino-Lione, illustrate in un'affollatissima seduta di consiglio comunale lunedì sera. Lista aperta ad aggiunte dai cittadini o dalle associazioni che l'amministrazione si è impegnata a trasferire tout-court ai progettisti, lasciando un'ulteriore settimana di tempo prima di deliberare il documento, nuovamente in Consiglio il prossimo lunedì.

Osservazioni suddivisibili in quattro categorie. Da un lato ci sono le richieste di migliorie, o compensazioni che dir si voglia. In evidenza i tre cavalli di battaglia su cui da sempre insiste l'amministrazione: l'interramento della linea storica a Ferriera, spostando l'attuale tracciato di qualche metro verso sud, inglobandolo così nella collina morenica. La fermata della "Ferroviana metropolitana" a Ferriera, nell'area degli orti urbani, per intercettare i pendolieri che confluiscono dalle valli Sangone, Messa e di Susa, offrendo un interscambio con un parcheggio di 800 posti e una stazioncina per Torino. Immancabile la valorizzazione di Sant'Antonio di Ranverso, riqualificando il patrimonio culturale e artistico e creando occupazione in un settore qualificato come la ricettività turistica. Tris prioritario a cui si aggiunge il recupero dell'area fluviale della Dora, la realizzazione dell'acquedotto di valle e l'interramento dell'elettrodotto.

Il secondo gruppo di osservazioni riguarda l'impatto dell'opera finita sul territorio, prendendo in considerazione le interferenze dell'infrastruttura con il quartiere di Ferriera oltre il sottopassaggio, per salvaguardare i tre condomini e le due villette lungo via della Torre. Quindi il mantenimento del collegamento diretto tra San Tommaso e la statale del Moncenisio, minacciato dall'uscita dell'interconnessione tra nuova



Il pubblico presente alla serata

linea e linea storica, che dovrebbe bloccare il sottopassaggio ferroviario al confine con Avigliana. Attenzione anche alle interferenze con la bealera di Rivoli, con i pozzi dell'acquedotto tra Ferriera e Avigliana e con le vasche ai piedi della Bicoca.

Il terzo gruppo di osservazioni è legato al periodo dei cantieri. Atten-

zione allo smaltimento dello smarino, utilizzando le gallerie sotterranee e la ferrovia in vece delle strade. Attenzione al passaggio dei mezzi di cantiere sul territorio: l'amministrazione definisce inaccettabile l'attuale previsione di attraversare il cuore di Ferriera passando per via della Torre, corso Torino e corso Susa, preferendo una viabilità alterna-

tiva tramite l'attuale strada bianca di via Cellino da Cornaglio direttamente a Rosta. Il Comune chiede di spostare l'uscita del tunnel di sicurezza che dovrebbe sboccare a Cornaglio di una cinquantina di metri verso Rosta per allontanarlo dal monumento simbolo del paese, la torre della Bicoca. Richiesta anche di mantenere il servizio ferroviario attuale e l'attivazione della ferrovia metropolitana durante i cantieri.

L'ultima tranches di osservazioni va più in generale sulla salvaguardia dell'ambiente e della salute, chiedendo ulteriori verifiche del territorio della collina e in particolare un'attenta valutazione dell'andamento delle falde acquifere. Richiesta di salvaguardia anche per le attività agricole, a cui si aggiunge la proposta di un osservatorio permanente super partes sull'ambiente, a cui partecipino Asl e Arpa. Garanzia infine di una ricaduta socioeconomica a livello locale, di una costante informazione all'amministrazione e ai cittadini, con incontri con i progettisti e garanzie economiche per le amministrazioni in caso di danneggiamenti del territorio causati dai cantieri.

Lunga lista di osservazioni condivisa con l'opposizione: «Restiamo convinti che questa sia un'opera inutile, se non controproducente, in quanto sottrae risorse ad altri progetti ben più importanti - commenta il capogruppo di "Nuovo orizzonte", Renato Serra - Siamo estremamente preoccupati per un progetto preliminare pressappochistico, ben diverso da cosa accade in Francia, dove è già stato previsto il futuro dei territori coinvolti delle opere. Temiamo in particolare che, avviati i cantieri, si lasciano le opere incomplete sul territorio, senza concludere l'infrastruttura. Crediamo che oggi ci sia comunque un solo modo per tutelare il territorio: lavorare insieme, rimanere uniti su questo punto».

Davide Chiarbonello