

Il comitato no tav di Villar Focchiardo, dopo aver esaminato il documento F.A.R.E., ritiene sinteticamente che con esso, alle storiche categorie “No Tav”, “Si Tav” e “Come Tav”, si aggiunga ora quella del “Quando Tav”.

Non potendo per brevità toccare tutte le motivazioni generali che sono comunque riassunte nel volantino distribuito, sottolineiamo che il documento ci sembra infatti partire da presupposti e avanzare proposte che non sono affatto alternativi alla costruzione della nuova linea ferroviaria, ma ne riconoscono la possibilità realizzativa e rischiano di esserle assolutamente funzionali.

L’ avanzamento per segmenti successivi è in realtà una normale procedura quando si tratta di realizzare un’ infrastruttura di tali dimensioni e costi.

La speranza di poter controllare ed arrestare questo processo, in assenza della possibilità di garanzie giuridiche, ci pare una mera illusione o un equivoco voluto.

Ogni pezzo di nuova tratta comporterà, essendo necessaria la sua saturazione per ragioni di economia gestionale, la realizzazione di quella successiva e così via, fino al completamento dell’ opera, tunnel di base compreso.

Una sorta di effetto-domino in cui via via cadono alla logica della nuova linea i vari pezzi del territorio della Valle.

Dunque solo questione di tempo, appunto di “Quando Tav”.

Questo effetto valanga parte dall’ assunzione senza confronto tecnico dei dati di traffico sulla Torino-Avigliana nel 2012 sfornati ad hoc dall’ Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

E dall’ assunzione di ipotesi di incremento del trasporto merci che ne prevedono il raddoppio ogni 20-25 anni, e quindi la moltiplicazione all’ infinito. Insomma, di questo passo e con tale criterio fra cent’ anni il fondovalle dovrebbe essere ridotto ad un unico gigantesco fascio di binari.

Logica e scienza vorrebbero che invece l’ elemento discriminante fosse la sopportabilità del territorio al carico infrastrutturale.

In una Valle di Susa già oggi sovraccarica, il discorso sarebbe chiuso qui.

Da un documento dei nostri rappresentanti tecnici ci saremmo aspettati valutazioni di questo genere.

Mancano invece del tutto considerazioni fondamentali circa l’ impatto ambientale sul nostro territorio di ciò che si va ad ipotizzare e proporre.

Mancano riferimenti ad analisi costi-benefici, sia economici che energetici.

E non ultima, è totalmente assente la presa in considerazione dell’ opzione zero. Sparita nel nulla, non solo dai lavori dell’ Osservatorio, ma pare anche dai pensieri dei nostri rappresentanti.

Venendo ora alle problematiche che coinvolgerebbero il nostro specifico territorio:

non è chiaro quale sia la soluzione che viene proposta per l’attraversamento della bassa valle, da Avigliana a Susa: affiancamento della linea storica, interramento su due piani nel fondo valle, tunnel sotto l’Orsiera con ingresso a Villar Focchiardo nella zona di Comba.

La fase 3 sembra assumere le linee dell’ ipotesi progettuale di LTF, dunque con passaggio in galleria a mezza costa sulla sponda destra tra il nostro comune e Susa.

Ma qualunque sia, la soluzione in bassa valle comporterà rilevanti operazioni di movimento terra per alcune decine di chilometri, in una zona ove il terreno è gravemente inquinato da sostanze estremamente pericolose, quando vengano riportate in sospensione – metalli pesanti in forma di nano-particelle, diossine e furani, policlorobifenili diossina-simili.

Quattro specialisti di problemi ambientali hanno scritto che *le nubi di polvere che sarà inevitabile sollevare risulteranno le più tossiche tra quante sono state mai prodotte da un cantiere.*

La cantierizzazione in zona Comba, essendo dedicata all' estrazione e movimentazione del materiale estratto da un tunnel di 11 km e per di più senza discenderie intermedie, sarebbe massiccia, occuperebbe un'area molto vasta e resterebbe operante per anni, con gli immaginabili problemi di rumore, migliaia di transiti di mezzi pesanti ed impedimenti e disagi alle normali attività dei residenti.

Inoltre, ancora per quanto riguarda la variante che prevede il tunnel sotto l'Orsiera con ingresso a Villar Focchiardo, vi sono un paio di punti da ricordare:

- se l'ingresso sarà in superficie – come noi crediamo inevitabile che sia, non solo per ragioni di costo ma anche di gestione della linea – lungo una diagonale orientata dalla stazione di S. Antonino verso la Comba, l'impatto acustico su Villar Focchiardo sarà devastante.
- Il passaggio della linea sotto la montagna, alle spalle del paese, comporterà un'interferenza sul regime delle acque sotterranee. Per quantificarne a priori gli effetti occorrerebbe studiare il problema a lungo in modo da sviluppare un modello previsionale idrogeologico. Ricordiamo che anni orsono, in concomitanza con la presentazione di proposte di tracciato che prevedevano un passaggio simile, il problema fu discusso e lasciato cadere, perché i proponenti arrivarono alla conclusione che il rischio era eccessivo, non solo per l'agricoltura della regione interessata, di cui ai proponenti importava poco, ma anche per gli eventuali costruttori delle gallerie. Se sarà adottata questa soluzione, esiste la concreta probabilità di sparizione di sorgenti, di abbassamento delle falde e di essiccazione dei pozzi, di stravolgimento del carattere agricolo e di pascolo della zona. Un patrimonio di regimentazione delle acque, lasciatoci in dote dal lavoro di generazioni, può essere ridotto in fumo nel giro di pochi giorni.

Il comitato esprime quindi la propria netta contrarietà ed opposizione al documento F.A.R.E. e al documento "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea ecc" dell' Osservatorio, il quale assume tra gli allegati sia il F.A.R.E. che l' ipotesi progettuale LTF. Circa quest' ultimo prodotto dell' Osservatorio, se gli Amministratori affermano che esso non rappresenta la siglatura di nessun accordo da parte loro, allora lo disconoscano esplicitamente.

Chiediamo pertanto al Sindaco e all' Amministrazione comunale di Villar Focchiardo, in quanto responsabili della tutela della salute dei cittadini e dei beni primari del territorio e della sua vivibilità, di assumere posizioni ed adottare atti coerenti con questo loro ruolo e con il mandato amministrativo, e le deliberazioni fin qui adottate in materia.

Noi continuiamo a ritenere che la cosa più ragionevole sia la nostra ragione di opposizione al fare l'opera.

Villar Focchiardo, 23 luglio 2008

il comitato no tav villar focchiardo