

# Tav, tutti i nodi del progetto preliminare

## Domani sera a Chiusa la prima assemblea di amministratori e abitanti

MARIACHIARA GIACOSA

**E'** TEMPO di studi negli uffici tecnici dei Comuni della valle di Susa. Bussoleno, Chiomonte, Chiusa San Michele, Condove, Giaglione, Mattie, Meana, Mompantero, Moncenisio, San Giorio, Sant'Ambrogio di Torino, Sant'Antonino di Susa, Susa, Vaie, Venaus, Villarfocchiaro. Sedici comuni, quasi 40 mila abitanti che per la prima volta, dopo il pasticciaccio brutto del 2005, gli scontri, il muro contro muro, hanno davanti, nero su bianco, il progetto dell'opera che attraverserà la loro valle. Ottanta chilometri di ferrovia, quasi tutta sotto almeno 30 metri di terra e roccia, che nonostante anni di riunioni - 141 quelle dell'osservatorio tecnico guidato dall'architetto Mario Virano - carte, incontri, confronti, da queste parti continua a fare paura, sollevare polemiche e contrarietà tecniche, ma anche



**PRESIDENTE/1**  
Sandro Plano  
guida la  
Comunità  
montana  
della Valsusa

ideologiche. Per quelle tecniche ci sono i tavoli di confronto e le varie fasi di approvazione del progetto, che ora è solo preliminare e dovrà passare numerosi vagli prima dell'avvio dei cantieri, previsto non prima del 2013. Per quelle politiche, ci sono le assemblee e le manifestazioni, che ricominciano in questi giorni.

Domani sera ci sarà la prima. I comuni di Chiusa, Sant'Ambrogio e Vaie, insieme con la Comunità montana hanno organizzato una serata per illustrare, per la prima volta ai cittadini, cosa succederà sul loro territorio. L'appuntamento è per le 21 in piazza della Repubblica, a Chiusa San Michele. E il prossimo weekend, a Chiomonte, è in programma una «tre giorni dedicata alle prove tecniche di resistenza». Ad annunciare che quello che si aspetta in Valle di Susa sarà un autunno caldo. Ma ecco i capitoli chiave del progetto preliminare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Abitazioni

## Le vibrazioni di 160 treni Incubo per 400 famiglie

**L**A NUOVA linea Torino-Lione, anche se solo per pochi chilometri in superficie (7,8), dovrà farsi spazio tra numerose infrastrutture, con un impatto notevole sulle case: sia su quelle che dovranno essere abbattute (una decina a Chiusa San Michele), sia quelle che potrebbero subire lo «spiacevole» effetto vibrazione. Sia durante il cantiere (10 anni), sia quando la linea sarà in esercizio. Le case di via Torino a Vaie, ma anche quelle sulla statale fino alla piazza dell'escuela a Chiusa San Michele. In tutto 350, con 400 famiglie che dovranno imparare a convivere con il tremore delle finestre ogni volta che uno dei 160 treni passerà a pochi metri. In generale, comunque, è prevista una perdita del valore immobiliare del 30/40%, con indennizzi che però non superano il 15%. Sono in tutto quasi un milione e 700 mila i mq che dovranno essere espropriati: ospiteranno cantieri, fasce di sicurezza e opere connesse. Nella maggior parte dei casi si tratta di aree già destinate a servizi, ma non sempre.

### Cantieri

## Un'area lavori grande come 17 campi da calcio

«**S**E SI potesse con una bacchetta magica avere l'opera finita, avremmo risolto i nostri problemi». A dirlo è Gemma Amprino, sindaco di Susa, che dovrà ospitare nell'area dell'autoparco 120 mila metri quadrati di cantiere, il secondo più grande previsto per la costruzione della linea, ovvero quello a servizio del tunnel di base sull'autostrada. Da qui partiranno centinaia di Tir. Un «vai e vieni», con rumore e Co2, che rischia di diventare la colonna sonora del prossimo decennio in un territorio, come quello di Susa, che avrebbe scelto il turismo come vocazione di sviluppo. Una soluzione è prevista, valida però solo per alcuni siti: nastri trasportatori installati tra cantiere e aree di lavorazione. In tutto quasi 600 mila mq saranno occupati dai cantieri. A Chiusa San Michele, paesino di 1700 anime, il più grande: 123 mila mq, il doppio dell'area di Lingotto Fiere. 17 volte e mezzo un campo di calcio. Qui, oltre ai nastri trasportatori, passeranno 200 Tir al giorno.

### Trasporti

## Gli allievi delle Superiori per 2 anni dirottati sul bus

**L**A FERITA nella valle, quella che deturpa di più, è lunga 2 km e larga 70 metri, più la fascia di sicurezza: è la zona dell'interconnessione a Chiusa San Michele. Qui correranno, a pochissimi metri dalle case e in zona esondabile, sei binari. Per arrivare al prodotto definitivo la linea ferroviaria storica Torino-Susa dovrà essere spostata 4 volte nell'arco di dieci anni. «Somiglia a un incubo - sintetizza il sindaco Domenico Usseglio - che, tra l'altro, si porterà via una fiorente azienda agricola, terreni, attività e ridurrà il nostro paese a un trincerone». Anche tra Susa e Bussoleno la ferrovia storica torna protagonista: durante i lavori, connessi alla nuova stazione internazionale, stop di 24 mesi per i collegamenti ferroviari tra i due paesi (sostituiti da autobus). Problema non da poco perché quella linea è usata ogni giorno da 900 ragazzi che frequentano le scuole superiori di Susa e i loro bus dovranno mettersi in coda sulle statali, tra traffico ordinario e mezzi di cantiere.

### Ferrovia

## Quattro traslochi in 10 anni attendono la linea storica

**L**ALINEA ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione si vedrà, inutile negarlo. Ma ancora di più si vedranno i cantieri. In particolare «il mostro di Chiusa San Michele» - come lo chiama il sindaco: oltre 10 ettari di cemento, macchinari, depositi, siti di lavorazione - sarà ben posizionato al centro di tutte le fotografie che i turisti scatteranno dalla Sacra di San Michele verso il fondo valle. Altro elemento che si vedrà per forza è il ponte sulla Dora, anche l'impegno dei progettisti è di individuare una soluzione leggera e inserita nell'ambiente.

Più difficile immaginare che possano mimetizzarsi i 44 tralicci alti 26 metri che, a partire da Prato Giò, a Giaglione, reggeranno la teleferica verso il deposito francese della Carrier du Paradis, dove verrà portato parte dello smarino.

### Materiali

## Estratta una quantità pari allo zucchero del Brasile

**L**TOTALE dei materiali estratti durante i dieci anni di cantiere dell'infrastruttura sarà di circa 17 milioni di tonnellate, che, tanto per rendere l'idea, equivale alla quantità di zucchero esportata dal Brasile o a quella del riso prodotto in Thailandia in un anno. Tutto materiale che dovrà essere trasportato, depositato e poi, eventualmente, destinato ad altro uso.

Complessivamente dovrebbe essere riciclato circa il 76 per cento del materiale, ovvero 13 milioni di tonnellate che verranno utilizzati nella costruzione dell'opera o comunque destinati ad altri usi. Secondo il progetto, invece, saranno 190 mila le tonnellate di materiali contaminati che dovranno essere protetti e stoccati come rifiuti pericolosi. Il resto sarà trasportato, tramite teleferica, nel sito Carrier du Paradis, in territorio francese.

### Aspetti idrogeologici

## Il tunnel dell'Orsiera sbuca in una zona a tratti franosa

**L**TERRITORIO attraversato dalla linea è in molti tratti franoso e potrebbe cedere: è il caso dello sbocco del tunnel dell'Orsiera, che sbuca a Chiusa San Michele, «ma - come spiega il vicesindaco di Vaie Enzo Merini - è come se sbucasse a Vaie perché verrà espropriata tutta l'area sovrastante i binari». Questa è una zona franosa attiva, su cui è prevista una venuta d'acqua, per cantieri e opera, tra i 170 e i 350 litri al secondo, con ricadute su falde sorgenti. «Come minimo le nostre sorgenti si secceranno - aggiunge - e il rischio è che il sistema crei dei disequilibri di falda. A Chiusa potrebbero abbassarsi i pozzi, mentre a Vaie si allagano le cantine». Anche la zona dell'interconnessione non è esente da problemi da questo punto di vista. Oggi un'area esondabile di fascia B, dove non si può costruire, verrà costruito un nuovo argine e diventerà C, ma la tipologia di terreno resterà la stessa.