

“Con il Passante non dormiamo più”

PAOLO COCCORESE

Da una parte la nuova stazione di Porta Susa, dall'altra il quartiere popolare che si estende intorno a via Scialoja, ai confini di Borgo Vittoria. In mezzo il nuovo passante ferroviario appena inaugurato: otto chilometri di galleria sotto Torino che sono diventati la croce di più di cento famiglie. Quasi mille persone che da mesi, dalle case Atc e dell'ex cooperativa Di Vittorio di via Scialoja, protestano per l'aumento dei rumori provocati dai treni che transitano dal passante. Un innalzamento dei decibel, che nessuno - compresa l'Arpa - ha provveduto a quantificare, ma che disturba il riposo notturno del quartiere che si è mobilitato per una raccolta firme per la costruzione di una «barriera fonoassorbente». Una struttura di fatto dimenticata alla stesura dei progetti del nuovo sistema ferroviario cittadino e che oggi, in un periodo segnato dalle difficoltà di reperimento dei fondi, è molto probabile che possa vedere la luce solo dopo il 2019 con la progettazione di un nuovo piano d'intervento nazionale contro l'inquinamento acustico.

Un futuro così distante da preoccupare i residenti del quartiere che sorge all'imbocco del passante, anche perché, nel 2012 secondo le Ferrovie dello Stato, con la conclusione della seconda coppia di binari dell'alta velocità, da Torino potrebbero transitare la bellezza di 500 treni al giorno: più del doppio di quelli che si registrano oggi.

«Stiamo diventando nevrastenici - esordisce il pensionato Orlando Popolo che da 30 anni abita in questo quartiere -. Per far spazio al cantiere hanno

spianato la collinetta che costituiva un minimo di barriera. Da allora è aumentato il rumore causato dai lavori che continuano anche di notte e dal passaggio continuo dei treni. Con il passante non si dorme più». Un parere condiviso dall'ex consigliere di circoscrizione Donato De Palma, che è stato uno dei fautori della «petizione per la protezione dal rumore»: «A marzo abbiamo incontrato i rappresentanti delle Ferrovie. Ci hanno fatto vedere le planimetrie degli interventi e ci siamo accorti che mancava una struttura capace di assorbire il rumore. Ci siamo arrabbiati, ma la risposta è stata che siamo obbligati ad attendere i 15 anni necessari per concludere i lavori del piano d'intervento nazionale progettato nel 2004. Prima di allora è difficile vedere esaudite le nostre richieste».

Parole che trovano conferma nelle dichiarazioni del coordinatore della commissione con competenze all'Urbanistica e all'Edilizia della Quinta Circoscrizione, Domenico Carbotta, che però aggiunge: «Con Ferrovie stiamo discutendo. Alla luce delle nuove trasformazioni, se le analisi provvederanno a confermare l'aumento dei decibel, siamo pronti a discutere la costruzione di una barriera fonoassorbente». Un passaggio obbligato ripetono dalle Fs che per voce del responsabile degli investimenti l'ingegnere Gianfranco Pometto dichiarano: «Per l'inizio del 2010 inizieranno i controlli per l'inquinamento acustico, ma oltre alle valutazioni economiche, dipenderà prima di tutto dai soggetti territoriali promuovere proposte di modifiche delle priorità dal progetto di risanamento acustico configurato negli anni scorsi, altrimenti siamo obbligati ad attendere».





I palazzi di via Scialoja che si affacciano sul passante ferroviario