

La verità sul sovrappasso ferroviario di via Colombetto

Venerdì 12 febbraio, "Striscia la Notizia" è venuta a Nichelino. Vittorio Brumotti ha girato un pezzo per denunciare il presunto stato di abbandono del sovrappasso ferroviario di via Colombetto. La realtà è un'altra. "Striscia" ha detto inesattezze senza peraltro sentire gli uffici comunali che avrebbero potuto fornire i dati corretti.

In particolare "Striscia la Notizia" dice che:

- 1) Il ponte è oggetto di un calcolo sbagliato e che, di conseguenza, il Comune ha "interrotto i lavori, perché andavano a toccare i fili della ferrovia".
- 2) I professionisti "hanno calcolato proprio di andare a sbattere contro i cavi".
- 3) La realizzazione "è iniziata circa due anni fa, però è fermo da un anno e non ci fanno niente".
- 4) Con "Duecentomila euro potrebbero mettere a posto tutte `ste palanche".
- 5) "La portata che hanno `sti piloni di cemento non è supportata, perché sotto vi è la falda acquifera".
- 6) "Già si sta deteriorando, sta cadendo a pezzi".

La verità è invece questa:

- 1) I calcoli sono giusti! La campata del sovrappasso ha un'altezza dal piano del ferro ben al di sopra della normativa prevista e al di sopra della linea di contatto. Tanto è vero che le ferrovie, lo scorso 23 dicembre 2009, hanno dato il parere definitivo per il completamento del ponte (con il varo delle 11 travi della campata che passano sopra i binari).
- 2) I lavori non sono interrotti per motivi tecnici. Sono sospesi per motivi meteorologici (non si può lavorare con la neve e temperature rigide, altrimenti si rischia di dover poi rifare il lavoro). Infatti, fino ad inizio dicembre il cantiere era in attività.
- 3) Il Comune NON è in ritardo: i lavori hanno atteso a lungo il parere degli enti superiori.
 - 3.1 la richiesta del primo parere alle Ferrovie è stata fatta il 15 dicembre 2006: il parere definitivo è giunto il 23 dicembre 2009.
 - 3.2 Il 13 marzo 2008 RFI trasmette al Comune la nota con la quale la Regione affidava alle Ferrovie il progetto definitivo per il raddoppio (con interrimento) della linea Torino-Pinerolo: questo ha comportato il rifacimento del progetto.
 - 3.3 Il 4 settembre 2008 l'Amministrazione invia alle Ferrovie il progetto rielaborato approvato nel dicembre del 2009.
- 4) Completamente infondate le notizie del 200 mila euro per eliminare le palanche.
- 5) Le fondazioni sono assolutamente sicure, come si evince dalle relazioni geologiche, geotecniche e dai calcoli strutturali! Idonee a supportare i carichi del sovrappasso.
- 6) Il ponte non "si sta deteriorando", né sta cadendo a "pezzi": la scheggiatura ripresa non ha, infatti, funzione statica, ma di "copri ferro".