



Pro Natura Piemonte

Via Pastrengo 13 - 10128 Torino - Tel. 011/50.96.618 - Fax: 011/50.31.55

e-mail: torino@pro-natura.it

Internet: <http://torino.pro.natura.it>

Orario: lunedì – venerdì 15-19



Organizzazione Regionale
della Federazione
Nazionale Pro Natura

Associazione con personalità giuridica
(Deliberazione Giunta Regionale
del Piemonte N. 5-4179 del 25 marzo 1986)

Codice Fiscale: 80090160013

3 gennaio 2014

Agli Organi d'informazione

La Conferenza di fine anno dell'arch. Mario Virano, presidente dell'Osservatorio e Commissario di Governo per la Torino-Lione, richiede molte precisazioni.

Molte affermazioni fatte dall'arch. Mario Virano nella Conferenza tesa a fare un bilancio di fine anno in merito al progetto della linea ferroviaria Alta Velocità Torino-Lione vanno smentite perchè incomplete o fuorvianti.

L'ultimo rapporto sui traffici merci nell'Arco Alpino, da Ventimiglia a Tarvisio, presentato da "Alpinfo" e citato da Virano, informa che i 68 milioni di tonnellate di merci trasportate nell'anno 1984 sono saliti a 141 milioni di tonnellate del 2012. Ciò che Virano non dice è che l'Osservatorio aveva previsto per il 2012 un traffico merci pari a 190 milioni di tonnellate, mentre in realtà ne sono passati 50 milioni in meno, con una netta e persistente tendenza a diminuire a partire dal 2008.

Inoltre non si dice che la tendenza a una netta riduzione dei traffici merci fra Italia e Francia, compreso il valico di Ventimiglia, è iniziata nel 2003 (dieci anni fa!).

La potenzialità dell'attuale linea ferroviaria fra Torino e Modane è stata migliorata con l'abbassamento del piano del ferro nella galleria del Frejus e il conseguente aumento delle sagome dei carri ferroviari che possono percorrerla, eppure il traffico annuo di merci, che aveva raggiunto i 10 milioni di tonnellate alla fine degli anni '90, attualmente si aggira su circa 3 milioni e mezzo di tonnellate annue, a fronte di una potenzialità della ferrovia riconosciuta dallo stesso Osservatorio di almeno 20 milioni di tonnellate annue di merci. Al minor passaggio di merci nel traforo ferroviario non ha fatto riscontro un aumento del traffico merci su strada fra Italia e Francia.

Sarebbe quindi stato corretto da parte dell'arch. Virano rilevare che i dati forniti da "Alpinfo" mostrano la irreversibilità del crollo dei passaggi di merci ai valichi del Frejus e del Monte Bianco, con la stabilizzazione dei passaggi al confine di Ventimiglia, che sinora aveva fatto registrare sensibili incrementi di trasporti diretti in particolare verso la Spagna.

Per quanto riguarda gli scambi fra Italia e Francia la valutazione non deve essere fatta (come fa Virano) sul valore monetario degli scambi, ma sul peso delle merci trasportate, perchè nei valori sono compresi anche gli interscambi di energia elettrica e di altri beni immateriali.

Non capiamo come il Commissario Virano possa dire che la tabella di marcia dei lavori è rispettata: il programma e la tempistica dei lavori sono dettati dell'atto di finanziamento tra Unione Europea, Francia e Italia, in data 5 dicembre 2008, in base al quale è stato concesso il contributo europeo. Il testo è chiarissimo: l'inizio dei lavori di scavo del tunnel era fissato al 31 gennaio 2010, mentre in realtà è avvenuto il primo gennaio 2013, con un ritardo di quasi tre anni.

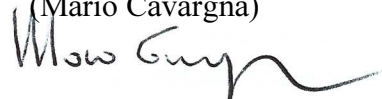
Quando il Commissario Virano afferma che il tunnel geognostico della Maddalena di Chiomonte sarà terminato entro il 2015 dovrebbe fornirci un dato oggettivo, perchè il rispetto di quel termine è conseguenza dell'avanzamento degli scavi di 10 metri al giorno. Considerato che nella parte iniziale degli scavi le difficoltà sono minori, occorre prevedere

tempi maggiori e grosse difficoltà quando si scaverà in discesa, con forti “venute” d’acqua in pressione, come hanno dimostrato i lavori di scavo per l’impianto idroelettrico di Pont Ventoux, nello stesso massiccio roccioso: una “talpa” rimasta incastrata e ancora nel cuore della montagna, un’altra “talpa” smontata a pezzi per estrarla, tempi di esecuzione (e costi) doppi di quelli inizialmente previsti.

Ma il Commissario Virano è in grado di dimostrare che dall’inizio dei lavori (15 novembre 2013) alla data della Conferenza (31 dicembre) cioè dopo 45 giorni di scavi la “talpa” ha già realizzato un tunnel di 450 metri? Se questa dimostrazione non verrà fornita le previsioni del rispetto dei tempi sono già implicitamente smentite.

Il Presidente

(Mario Cavargna)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mario Cavargna', with a long, sweeping flourish extending to the right.