

Virano vede rosa: il Tav brucia le tappe Ma Pro Natura ribatte al bilancio di Ltf: dati incompleti o fuorvianti

SECONDO i dirigenti di Ltf e Mario Virano, presidente dell'Osservatorio e commissario di governo per la Torino-Lione, a Chiomonte la talpa sta "bruciando le tappe". Avanza di un metro e mezzo all'ora, praticamente il doppio della velocità prevista sulla tabella di marcia. Un margine di vantaggio che autorizza Marco Rettighieri, direttore generale di Ltf, a ipotizzare che avanti di questo passo lo scavo del tunnel geognostico di 7 chilometri potrebbe addirittura concludersi tra poco più di un anno, nella prima metà del 2015, «in netto anticipo sul cronoprogramma del cantiere».

Per Virano, la tradizionale conferenza stampa di fine anno sui lavori preliminari del Tav è stata dunque l'occasione per ripetere di fronte a tacchini e microfoni quello che ormai è diventato il suo "mantra": «La nuova linea ferroviaria Torino-Lione è un'opera in corso, non più soltanto un progetto». La talpa "Gea", entrata in funzione a metà novembre, «ha già scavato circa 200 metri - gli ha fatto eco Rettighieri - *Procede ad una velocità superiore del previsto e, secondo i nostri prudenti calcoli, ha la potenzialità per scavare tra 450 e 500 metri al mese*». Da queste affermazioni, da verificare poi nei fatti, si deduce che nel primo semestre 2015, salvo intoppi, lo scavo potrebbe essere nella sua parte terminale.

La conferenza stampa è stata anche l'occasione per fissare altri punti fermi. Ad esempio il futuro di Ltf, di cui si è discusso il 18 dicembre scorso durante l'ultima riunione della Cig, chiamata a dare "gambe operative" alle decisioni assunte nel vertice italo-francese di novembre tra il premier Letta e il presidente Hollande che si è svolto a Roma. Ltf resterà in piedi almeno fino a

fine 2015, dopodiché dovrebbe nascere il nuovo soggetto promotore della linea ad alta velocità che, opinione di Virano, «non vedo perché non possa continuare a chiamarsi Ltf, visto l'ottimo lavoro svolto in tutti questi anni». Nel frattempo anche la durata dell'Osservatorio tecnico, il cui mandato sulla carta scadeva a fine anno, è stata prorogata di altri tre anni con un documento che attende solo più l'ok del presidente della Repubblica per diventare operativo.

A livello di cantieri, il 2014 sarà di fatto "l'anno-cuscinetto" tra questa prima fase di lavori preliminari e quella in cui l'opera entrerà davvero nel vivo. Virano ha infatti annunciato che a inizio 2015, proprio mentre il cunicolo di Chiomonte dovrebbe avviarsi alla conclusione, è previsto sul versante francese l'inizio dello scavo del tunnel geognostico di 9,5 km tra le discenderie di Saint Martin la Porte e La Praz, che di fatto diventerà il primo tratto del tunnel di base tra Susa e Saint Jean de Maurienne. Sul lato italiano, nel 2014, dovrebbero invece partire le procedure d'esproprio sulla futura area di cantiere che sorgerà sulle ceneri dell'autoporto di Susa, destinato a traslocare a San Didero, e della pista di guida sicura, che verrà spostata ad Avigliana. Una volta completato il trasferimento di queste attività, i primi veri lavori nella piana di Susa, previsti nel 2015,

riguarderanno la realizzazione di un binario di collegamento tra l'attuale autoporto e la linea storica, per consentire di portare via lo smarino che un domani verrà estratto a Coldimosso dallo scavo della prima canna della futura galleria di interconnessione tra Susa e Bussoleno, il primo pezzo di cantiere a diventare operativo.

Ma in un comunicato stampa Pro Natura Piemonte, da sempre schierata al fianco del movimento No Tav, non esita a dire che «molte affermazioni fatte dall'architetto Mario Virano vanno smentite perché incomplete o fuorvianti - sottolinea il presidente Mario Cavagna - *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 merci trasportate nel 1984 sono saliti a 141 milioni nel 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, ben 10 anni fa. La potenzialità dell'attuale linea ferroviaria Torino-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 del Frejus, non ha fatto riscontro un aumento del traffico merci su strada fra Italia e Francia».

Ne consegue, secondo Cavagna, che «sarebbe stato corretto da parte dell'architetto 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, perché nei valori sono compresi anche gli interscambi di energia elettrica e di altri beni immateriali». E rispetto al cronoprogramma dei lavori aggiunge: «Non

capiamo come il commissario possa dire che la tabella di marcia dei lavori è rispettata: il programma e la tempistica dei lavori sono dettati dall'atto di finanziamento tra Unione europea, Francia e Italia, datato 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 1° gennaio 2013, con un ritardo di quasi tre anni».

«Quando il commissario Virano - prosegue il presidente di Pro Natura Piemonte - afferma che il tunnel geognostico della Maddalena di Chiomonte sarà terminato entro il 2015 dovrebbe fornirci un dato oggettivo, perché 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 rispetto a quelli inizialmente previsti». E conclude con una domanda sibillina: «Il commissario Virano è in grado di dimostrare che dall'inizio dei lavori (15 novembre 2013) alla data della conferenza stampa (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».

Marco Giavelli