

Legambiente Circolo valle di Susa

Bussoleno 28 aprile 2003

Osservazioni sulla Procedura di VIA sul progetto Preliminare del Collegamento ferroviario transalpino Torino Lione, tratta internazionale da Borgone di Susa a Saint Jean de Maurienne.

La presentazione dei progetti preliminari secondo le modalità della recente “Legge Obiettivo” rappresenta per l’opera in questione una duplice forzatura. In primo luogo per ciò che attiene i contenuti del progetto nel quale si sono verificate gravi mancanze tecnico-economiche riguardo a stime di costi, dati geologici e previsioni certe di traffico, modello di esercizio della linea . La seconda forzatura è di tipo giuridico ed è rappresentata dalla mancata presentazione in contemporanea della procedura di Via presso gli organi competenti francesi. Questo fatto rappresenta oltre che una colposa mancanza procedurale anche una grave scorrettezza nei confronti della UE a cui si chiedono finanziamenti cospicui ed alla quale contemporaneamente si sono nascosti i rischi per l’ordine pubblico a causa della contrarietà all’opera delle popolazioni nelle valli attraversate.

Certo si può intuire il fine propagandistico dell’operazione che i proponenti interessati all’opera intendono svolgere pressando contemporaneamente il governo francese affinché prenda presto una decisione e la UE affinché aumenti il finanziamento comunitario a questa onerosissima opera.

Sta di fatto che un progetto che coinvolge due paesi non può essere presentato e valutato da una sola delle parti interessate e per di più sulla base di progetti così deficitari dal punto di vista dei contenuti.

Se alla data attuale la Francia non ha ancora deciso sulla priorità ed economicità dell’opera (specie dopo l’uscita dell’ ”Audit” critico sull’opera) è proceduralmente scorretto presentare il progetto che coinvolge anche quel paese solo in Italia. Oltretutto è ormai evidente che sul versante italiano quello che viene presentato come un progetto puntuale, completo e condiviso è in realtà uno studio contestato dalle popolazioni locali e molto parziale che definire “progetto preliminare” è sicuramente azzardato viste gravi le mancanze.

Non è stato possibile visionare i due cd riguardanti il progetto nella loro completezza in quanto molti documenti sono mancanti all’interno del cd rom e presenti solo nell’indice come l’importante capitolo identificato col codice B.3.5.d. “Studio sul raffrescamento del tunnel” (all’interno del quale la temperatura naturale arriverebbe a 40-50 gradi centigradi).

L’opzione zero.

Particolarmente indicativo del taglio che si è voluto dare a tutti i documenti della progettazione preliminare è il breve paragrafo sull’ “opzione zero” , ossia la non realizzazione dell’opera.

Con dieci righe all’interno di un documento di migliaia di pagine si chiude velocemente la questione della non realizzazione con queste parole: “non è possibile non realizzare alcun tipo di potenziamento dell’offerta di trasporto”, deducendo ciò dalle previsioni dei traffici descritti da RFI e LTF, presi per buoni ma che tutti sappiamo basate su calcoli errati e assolutamente tendenziosi (calcoli che indicano come obiettivo economico della linea il trasporto di 40 o addirittura 60milioni di tonnellate di merci ovvero almeno il 125% delle merci oggi transitanti attraverso tutti i valichi alpini italiani).

Dei vari studi alternativi proprio non si fa cenno. Così pure del miglioramento della linea attuale e della diminuzione di traffici avvenuta sulla linea (da oltre 10 milioni di tonnellate alle odierne 8,5). L’impressione è che si eviti deliberatamente di parlare di dati oggettivi per non dover mettere in discussione un progetto allettante per i realizzatori ma non certo il migliore dal punto di vista dell’impatto ambientale e dei costi di costruzione e di esercizio.

In nessun documento risulta almeno un accenno al futuro utilizzo degli scali merci, né di quelli esistenti come Orbassano che dovranno essere ridimensionati se non abbandonati, né dei futuri ed ancora da realizzare che non si sa neppure dove verranno realizzati (San Didero? Bussoleno? Torino? Settimo Torinese? Chivasso?). Purtroppo neppure sul modello di esercizio si possono ottenere troppe certezze. Far transitare merci, passeggeri ed utilizzare la linea come autostrada ferroviaria non è certo un obiettivo semplice da mettere in pratica rispetto alla sicurezza ed all'economicità della linea che si vorrebbe propagandare. L'unico dato che viene ripetuto e di cui LTF vorrebbe convincerci è che si cercherebbe di far transitare sulla linea un treno ogni 7 minuti, cosa di cui, visti i traffici odierni ed il metodo di calcolo utilizzato per i traffici futuri, dubitiamo fortemente. A ulteriore conferma di quanto appena esposto annotiamo che nella Relazione illustrativa tra l'altro si ammette: "Oltre alle incertezze che gravano sul traffico ferroviario, il progetto deve gestire anche la concorrenza degli assi stradali e dei tunnel svizzeri ed austriaci" (due dei quali sono in fase di costruzione e verranno ultimati in ogni caso prima dell'eventuale Tunnel di Base Torino Lyon).

I costi.

Per chiarire ulteriormente chi pagherebbe è probabilmente utile riportare alcune frasi tratte sempre dalla relazione illustrativa (ultime pagine). Confessiamo che se ci volevano confondere ci sono riusciti e Ve le riportiamo testualmente. Giudicate Voi: "Nelle simulazioni finanziarie sono stati considerati due scenari: corrispondono entrambi a un'ipotesi di crescita moderata e si differenziano per una politica dei trasporti più o meno volontaristica: la politica attuale in uno scenario ed una crescita del 200% del pedaggio dei tunnel stradali del Monte Bianco e del Frejus nel secondo. Le conclusioni dello studio hanno rilevato che, per gli schemi considerati, la partecipazione finanziaria privata può variare tra il 20% ed il 35% degli investimenti, considerate le ipotesi di pedaggio valutate negli studi economici. Si fa presente che questi pedaggi sono molto elevati."

A parte la punteggiatura evidentemente sbagliata il concetto comunque si capisce: autostrade più care mentre privati parteciperebbero al massimo al 35% della spesa. Il resto sarebbe a carico della collettività.

Di una cosa purtroppo possiamo stare sicuri: questo progetto non costerebbe 5.937 Milioni di Euro come si deduce dalla relazione illustrativa. Prima di tutto perché il calcolo è del 1998 ma anche perché tutte le opere di questo tipo hanno avuto sempre un incremento di costo tra la stima iniziale ed il consuntivo finale di almeno il 100%. Non a caso i 12/13.000 miliardi di lire iniziali secondo i nostri esperti diventerebbero non meno di 25.000 miliardi. Di conseguenza almeno 15.000 miliardi di capitale a totale carico pubblico nella migliore delle ipotesi solo per il Tunnel di base a cui andrebbero aggiunti gli interessi per il debito contratto per il finanziamento bancario e le spese di manutenzione.

A questo proposito potrà risultare stano ma pur esistendo la lista delle case e capannoni da abbattere non viene evidenziato il costo di questi espropri neppure in modo cumulativo ragione per cui probabilmente alle cifre appena evidenziate andrebbero aggiunte le compensazioni ai privati, agli enti pubblici, i costi per le opere accessorie come la viabilità necessaria ai cantieri, costi delle cause legali che si aprirebbero, e per tutti quelli che nelle relazioni sono identificati dagli esperti. come "accidenti tecnici"

Dalla tabella seguente, fonte Quasco, Istituto specializzato nel settore si evidenziano i costi iniziali e finali (o attuali nel caso l'opera non sia ancora completata) delle altre opere della TAV realizzate in Italia. Come vedrete presumere un aumento del 100% è alquanto ottimistico.

Una domanda sorge spontanea: chi paga?

Tra le critiche che da più parti si ripetono circa quest'opera: la sottostima dei costi, la sovrastima dell'utilizzo della linea in progetto e la presunzione che la linea attuale sarebbe satura (almeno tra Torino e Avigliana) entro il 2020. In questo modo si rende economico qualsiasi tipo di progetto e si può condizionare la scelta rispetto ad altre opere o a alternative progettuali della stessa.

Più volte le stesse FS hanno ammesso che la linea attuale potrebbe sopportare un traffico almeno doppio rispetto all'attuale (se esistesse). L'ammodernamento della vecchia linea d'altronde viene realizzato solo oggi, né mai si sono presi provvedimenti seri per modifiche parziali di tracciato nei centri attraversati in valle, o sulla diminuzione dell'impatto acustico, tant'è che le FS sono state denunciate dai cittadini valsusini per il supero dei livelli di emissione sonora rispetto ai limiti di legge.

I costi (in miliardi di vecchie lire) dell'Alta velocità italiana:

Tratta	Costo previsto agosto 1991	Costo Agosto 2001	Stime di costo maggio 2002
Roma- Firenze	400	680	1.500
Firenze- Bologna	2.100	8.150	9.900
Bologna- Milano	2.900	11.100	13.400
Milano- Torino	2.100	5.400	9.300
Milano Verona	2.200	n.d.	9.100
Verona- Venezia	1.700	n.d.	8.200
Genova – Milano	3.100	n.d.	12.100
Totale	18.400	34.880	76.100

La tabella è stata realizzata dall'istituto di servizi alle imprese Quasco di Bologna.

Come si vede la cifra di previsione in undici anni è quadruplicata. Quello della TAV è lo stesso sistema previsto per tutte le grandi opere italiane: Tunnel autostradali, ponte sullo stretto, autostrade, Mose ecc...

La relazione del Comitato degli Esperti.

Da tutti i documenti analizzati si evidenziano da parte dei relatori (specie dalla relazione del comitato degli esperti sulla realizzazione delle gallerie e sui tempi di realizzazione) la mancanza di dati più precisi e la necessità di nuove e più approfondite indagini su: presenza acquiferi, venute d'acqua, verifica delle anomalie termiche rispetto al forte calore previsto in alcune zone interne delle gallerie (45/50 gradi centigradi in fase di scavo previsti già da Alpetunnel), verifiche geologiche sui materiali e sulla consistenza degli stessi, sull'evacuazione dell'aria viziata dalle gallerie, sulla presenza di gas grisou e relative problematiche inerenti alle lavorazioni ed altro ancora.

Gli esperti dichiarano tra l'altro (pag. 16 comitato degli esperti): "Gli esperti non hanno oggi una visione chiara di questi problemi, la difficoltà di trovare una soluzione soddisfacente potrebbe rappresentare un'alea prevalente sugli stessi tempi di scavo dei tunnels C e D" (ovvero su 35.700 metri più interni). Gli esperti dichiarano inoltre che (pag. 17 stesso rapporto): "Il tempo di scavo dei tunnels , ritenuto probabile, resta per sua natura aleatorio". Circa la galleria di sondaggio di Venaus dichiarano ancora (pag. 18): "La finalità di questa galleria non si limita tuttavia all'indagine geologica, ma potrebbe o dovrebbe essere utilizzata per altre funzioni che è ancora necessario studiare accuratamente prima di fissarne la lunghezza ed il diametro".

A Conferma del fatto che mancano dati essenziali circa i costi presunti finali dell'opera in un caso almeno sono addirittura gli stessi esperti a pag. 3 dello stesso rapporto a dire:" Gli esperti si sono incontrati... per redigere questo rapporto, che tratta l'insieme dei punti che sono stati loro sottoposti, con l'esclusione della metodologia degli studi TSE sui costi, di cui non hanno ancora ricevuto la necessaria documentazione".

A conferma della difficoltà di analisi per carenza di dati certi riportiamo di seguito la

Tabella sintetica delle formazioni geologiche.

Sinteticamente: si conferma per il tunnel di Bussoleno:” possibilità di fenomeni carsici e venute d’acqua significative, mentre si ricorda che il massiccio è stato poco esplorato dai sondaggi”.

Per lo scavo da Venaus si fa molto affidamento sui sondaggi per l’opera idraulica di Pont Ventoux ma sappiamo che percorso e profondità sono diverse e che quei lavori che ormai dovrebbero essere terminati sono ancora in corso e lo saranno per alcuni anni, cosa che non può rassicurare come invece si vorrebbe fare nelle pagine del progetto.

Inoltre viene riportato” nella parte più profonda del massiccio di Ambin bisognerà tenere conto delle forti coperture e delle temperature elevate, fino a 40- 50 gradi C per più di tre chilometri”.

Nella zona sottostante a Modane (Vanoise) “è caratterizzata dal cosiddetto accidente di Modane-Chaviere la complessità geologica del quale non ha potuto essere precisata alla quota del tunnel dalle sole indagini finora realizzate”

Nei circa 14 chilometri seguenti soprannominati geologicamente”Houiller brianzonese”si legge “poco indagato con sondaggi è di fatto molto complesso” si potrebbero incontrare carbone, anomalie termiche e potrebbe essere intercettato gas grisou misto (metano e biossido di carbonio).

Verso l’uscita del tunnel sul territorio francese negli ultimi chilometri si sono inoltre evidenziati:” l’esistenza di fenomeni carsici ed è possibile che questo sistema di calcari sia parte di un sistema carsico con rischi di forti venute d’acqua”, si sottolinea l’esistenza di una zona con rocce di cattiva qualità composte da gessi, mentre l’imbocco di Saint Julien è costituita da terreni sciolti di natura molto eterogenea.

Veniamo adesso all’esame dei dati base del progetto e delle problematiche irrisolte evidenziate nei progetti . Cercheremo di sintetizzare le centinaia di pagine dei rapporti e la quantità enorme di dati fornendovi solamente i dati essenziali evidenziando incongruenze e mancanze in modo da avere il quadro d’insieme.

Dalla relazione Illustrativa:

Il progetto è destinato ad un traffico misto Viaggiatori (220 km ora), Merci (120Km/h), ed Autostrada ferroviaria (AF). La sagoma delle gallerie è concepita per accogliere treni AF che raggiungono i 5,20 m sopra al livello del ferro (binari). Nessuna linea europea funzionante ha oggi simili caratteristiche . Da annotare che sarebbe ammesso il transito delle merci pericolose!

I tipi di alimentazione elettrica da “interfacciare” ovvero rendere intercambiabili sono 3 in quanto la linea storica è alimentata a 1500 V in Italia, a 3000 V in Francia e la linea nuova sarebbe alimentata a 25 kW. Non risulta nessun caso di 3 diverse alimentazioni da interfacciare in Europa.

Il totale di km di tunnel da realizzare sarebbe: 53 il Tunnel di Base, 12 quello tra e Berno Bussoleno (Bitubo), 2 km la discenderia di saint Martin, 2,7 quella di La Praz, 4 km a Modane, altri 400 metri nella stazione di Modane per ricovero passeggeri e altre due canne di 750 metri ciascuna per i binari di interscambio, Una discenderia in Val Clarea di 5,6 km, a Foresto la galleria di accesso intermedio al tunnel di 1,9 km.

La lunghezza delle gallerie, esclusi i pozzi di aerazione e intercapedini all’interno delle gallerie è di oltre ai 53 sotto alle Alpi. I 12 della galleria di Bussoleno(bitubo) ne prevederebbe almeno altri 20 per cui il totale di gallerie da realizzare sarebbe almeno 156 chilometri lineari per il solo funzionamento del Tunnel di Base.

Dal Primo rapporto degli esperti internazionali:

Riguardo le incertezze geologiche, idrogeologiche, geotecniche per lo scavo ogni tratta di tunnel di base è stata analizzata secondo le difficoltà potenziali che si incontrerebbero. Partendo da Saint Julien, versante francese, le difficoltà sono così riassunte all’interno del rapporto originale:

Per i primi 0,9 km difficoltà mediamente elevata. Causa: presenza di conoide, argille e rocce poco conosciute.

Per i successivi 2,7 km difficoltà modeste per merito dei numerosi sondaggi effettuati.

Nei 2,2 km che si troverebbero successivamente, grado di incertezza elevato a causa di attraversamento zona carsica.

Successivi 1,3 km: grado incertezza elevato causa venute d'acqua e presenza di gas (CH₄).

Nei successivi 10 km incertezza media ed elevata, principale preoccupazione presenza di acqua e possibili venute con previsione di “ accidente idrotermale”.

Da La Praz a Modane, 12 km con rischi medi dovuti a presenza di quarziti (rocce dure), venute d'acqua e presenza di acque mineralizzate calde in salita.

Da Modane a Venaus (la zona meno indagata) proprio dove la copertura supera i 2000 metri e dove la temperatura interna prevista da Alpetunnel nel rapporto finale è attorno ai 45- 50 gradi, stranamente il rapporto giudica medio il grado di incertezza degli scavi. La cosa lascia piuttosto stupiti a causa della mancanza di perforazioni effettuate rese difficoltose dall'altezza delle montagne e dalla difficoltà di raggiungere i siti di perforazione. Peraltro il rapporto prevede l'incontro di carnioli all'imbocco da Venaus (le stesse rocce poco consistenti che hanno già creato diversi problemi gravi ai vicini lavori dell'AEM).

Per il tunnel di 12 km da Venaus a Bussoleno, la tratta più perforata dalle trivelle al contrario la difficoltà di scavo prevista è media a causa della complessa idrogeologia, presenza di conoidi, pietre verdi.

Nel complesso la tratta più lunga, di 24 km da Venaus a Modane, proprio quella che abbisognerebbe di 10 km di “tunnel esplorativo” sembrerebbe sulla carta la meno difficoltosa da realizzare. Davvero strano, neppure a persone che non sono del mestiere sfugge il potenziale “addomesticamento” dell'analisi realizzata allo scopo prevedibile di assicurare proponenti, finanziatori e maestranze che potrebbero trovare in quelle rocce le prime, inaspettate difficoltà e costi da superare. Se lo scavo fosse davvero poco difficoltoso, perché allora si richiede di realizzare una galleria “esplorativa” prima dell'inizio reale dei lavori?

Durata dello scavo

Lo scavo secondo il progetto durerebbe 8,5 anni ed avanzerebbe di circa 80 centimetri al giorno con le frese, 40 centimetri nelle zone con scavo tradizionale. Anche alla metropolitana di Torino si prevedevano avanzamenti simili, dopo alcuni mesi pare però che i programmi non siano rispettati: l'avanzamento giornaliero è molto inferiore (si pensi che solo per il montaggio delle frese è previsto un periodo di 6 mesi).

Altro problema che dovrebbe essere risolto guarda caso è l'esecuzione dei lavori per evacuazione aria viziata dal tunnel da Val Clarea che “permetterebbe di realizzare senza preoccupazione una galleria per indagini su molti chilometri da Venaus, con la piena sezione della canna di base”.

Riassunto operativo.

Gli inerti necessari alla costruzione ricavati con l'utilizzo del 25% del materiale estratto che ammonterebbe a circa 7,5 milioni di tonnellate verrebbero frantumati e vagliati a Saint Martin, Modane e Venaus. Per i rilevati di Bruzolo si utilizzerebbero altri 500.000 metri cubi di materiale estratto.

Ogni sito di cantiere dovrebbe disporre di uno stoccaggio di 6/700.000 tonnellate di ghiaia e sabbia mentre a Modane ed Esplosa (Novalesa) la capacità di stoccaggio dovrebbe essere di 1,5 milioni di tonnellate. Ciò comporterebbe la disponibilità di siti di stoccaggio presso ogni cantiere tra i 4 ed i 7 ettari rispettivamente con altezze medie dei materiali di 15-18 metri.

Dall'Esclosa inoltre partirebbe la teleferica per il trasporto di 4,2 milioni di metri cubi verso il sito di stoccaggio di Carriere du Paradis (non sappiamo ancora però se lo Stato francese è d'accordo).

Gestione e trasporto inerti comporterebbe la posa di 15.400 metri lineari di trasporti tubolari e 110 km totali di trasportatori tradizionali da Chianocco, Berno, Venaus verso Esclosa per gli estratti e ritorno per i materiali trattati.

Altro nastro trasportatore da Borgone raggiungerebbe il sito di deposito di San Giorio presso Castello o nell'area industriale attraversando ferrovia, statale, Dora Riparia e Autostrada nell'ordine.

Ancora ad Esclosa dovrebbe essere realizzato uno stabilimento per la produzione totale di 210.000 metri cubi di conci.

Non è ancora chiaro dove sarebbero prodotti e come trasportati i 3,8 milioni di metri cubi di calcestruzzo necessari all'opera.

I cantieri italiani di Venaus, Berno, Foresto, Chianocco dovrebbero disporre oltre al sito di deposito per la ghiaia e la sabbia di cui sopra anche di: frantoio per materiali, centrale esterna per calcestruzzo, silos dalla capacità di 3000 t, tramogge per calcestruzzo, impianti trasportatori in andata e ritorno, il tutto installato all'aperto.

Il costo degli impianti descritti, escludendo la funivia sarebbe: 20 milioni di Euro per Venaus, 7 per Berno, 16 per Esclosa, 20,5 per Foresto, 10 milioni di euro per Chianocco, su un totale di impianti tra Italia e Francia di 73,5 milioni di Euro, circa 150 miliardi di vecchie lire!

Mentre il trasportatore e la funivia sarebbero utilizzati in Italia, sul versante francese il 60 % dei 7.600.000 milioni di metri cubi estratti verrebbero spostati con camion.

Questi dati secondo i relatori della relazione potrebbero variare sensibilmente a causa di alcune incertezze tanto è vero che il rapporto recita: “Questo implica, dunque, la necessità di prevedere ampi margini di variabilità nelle decisioni adottate”.

L'utilizzo di esplosivo per gli scavi è previsto a Foresto, ancora a Venaus, sotto all'abitato di Guaglione e forse in certe zone di Bussoleo dove però esiste la sicura venuta d'acqua.

Altri dati tecnici e problematiche collegate:

Le differenze del questo Tunnel ferroviario nei confronti di quello sotto alla Manica sono notevoli e rappresentano incognite che non esistevano per quello già realizzato. In primo luogo il tipo di materiale incontrato negli scavi era uniforme nella Manica, scarsa la possibilità di incontrare acqua in pressione, fonti idrotermali calde, calore nella roccia dovuto alla pressione delle rocce, rocce inconsistenti come le carnirole. Nella Torino Lyon tutte queste incognite esistono aumentando i rischi, le difficoltà, i tempi e perciò i costi di realizzazione. Di conseguenza anche la sicurezza del tunnel in progetto sarebbe ancora inferiore a quella del tunnel sotto alla Manica. Per di più l'accesso al Tunnel di Base sarebbe possibile solo dopo aver attraversato i 12 km di tunnel di Bussoleno ed i 25 circa da Torino a Borgone. Da annotare inoltre che la manutenzione del tunnel franco-inglese ha già destato notevoli preoccupazioni eppure la quantità di treni che lo attraversano è sensibilmente inferiore alla Torino Lyon come pure le velocità di punta previste che sono 160km/h per il tunnel realizzato contro i 220 di quello in progetto.

Modello di esercizio della linea.

Il modello di utilizzo della linea è peraltro fortemente dipendente dalla velocità prevista dai treni, se il modello di esercizio che si intuisce non fosse rispettato (o non esistessero le merci da portare sulla nuova linea) tutto il montaggio finanziario sull'opera tendente ad assicurarci sulla sua redditività andrebbe a pallino lasciandoci nelle mani una macchina mangia soldi terribile o in alternativa una serie di gallerie buone solo per coltivarci i funghetti.

La possibilità (che noi crediamo assolutamente irrealizzabile), dell'utilizzo della linea come previsto a tavolino dai proponenti creerebbe peraltro problematiche enormi per lo smistamento delle merci nei terminal, per la vita nelle zone dove la linea passerebbe all'esterno, mentre assolutamente sconosciuti sarebbero al momento i costi di manutenzione, la quantità di acque e di materiali pericolosi (pechbenda uranifera) che si incontrerebbero negli scavi. Difficile inoltre valutare i tempi di deperimento reale delle strutture e loro sostituzione, tempi oltre ai quali la pericolosità stessa della linea aumenterebbe creando rischi ancora superiori a quelli già denunciati in fase di realizzazione e la sicura perdita di vite umane.

Occupazioni ed abbattimenti di attività e abitazioni.

Oltre all'occupazione per i cantieri attività impattante e complessa come poche altre opere pubbliche, per far spazio alla nuova linea si dovrebbero abbattere stabili abitativi, commerciali, artigianali ed industriali. In particolare:

Bruzolo- distributore IP, villetta di 300 mq, due fabbricati rurali, il primo dei quali di 1000 mq, un capannone commerciale della Valsusa Car, palazzina di 3 piani di 900 mq, capannone di 600 mq, tettoia di 85 mq, stabile della stazione delle FS.

San Didero- fabbricato di 600 mq, palazzina 400 mq, fabbricato artigianale di 90 mq, tettoia a deposito automezzi, di 200 mq, due fabbricati rispettivamente di 360 e 350 mq non da abbattere ma troppo vicini alla eventuale futura linea, oltre all'occupazione di aree cortilizie e aree agricole come a Bruzolo.

Borgone- oltre alle corti e aree agricole, villetta di 250 mq, parte di fabbricato artigianale e capannone per 50 mq, villetta di 350 mq, fabbricato 300 mq deposito copertoni autovetture, officina e ufficio, villetta in ultimazione in parte con attività artigiana di complessivi 250 mq, capannone adibito a magazzino alimentari di 2650 mq. Altri fabbricati non da abbattere ma non più utilizzabili in quanto troppo prossimi alla linea avrebbero superfici di 180 e 250 mq.

Stime:

Le aree edificabili verrebbero stimate per legge in base alla media tra il valore venale delle aree ed il reddito dominicale rivalutato. Per i fabbricati si considererebbe un valore derivato dall'applicazione di vari coefficienti correttivi rispetto il valore commerciale a nuovo desunto da primarie pubblicazioni immobiliari. Per le aree agricole il valore di espropriazione dipenderebbe principalmente da un calcolo di redditività della cultura più diffusa nella zona.

Sicurezza del tunnel.

La sicurezza dell'opera è stata trattata in vari settori del progetto preliminare. A livello teorico si danno come logico risposte basate su stime e valutazioni realizzate a livello di studio. Tempi di reazione dei passeggeri ad un eventuale incidente, tempi di evacuazione, tempi di soccorso, modalità operative sembrano la fotocopia di un manuale militare dove tutto ha una risposta ed un responsabile. Nessun accenno viene fatto su incidenti realmente avvenuti su linee simili, con simile traffico ed in gallerie di una certa lunghezza nessuna valutazione del progetto pare discendere perciò dalla pratica.

Sappiamo bene però che le persone che si trovano coinvolte in un incidente all'interno della montagna non reagiscono mai con razionalità militare, o seguendo i manuali teorici, sappiamo che i responsabili difficilmente si trovano dove e quando servono, sappiamo bene che (per fare un esempio ripreso dagli studi) mettere in fila per uno i passeggeri, magari nel fumo di una galleria e farli camminare per chilometri verso un punto indefinito, magari ad una temperatura di 40 gradi non può essere considerata una prassi normale come invece viene descritto nel progetto con tanto di tempi e spazio utile utilizzato da ogni evacuato lungo il marciapiede.

Inoltre in quella galleria nell'eventualità più semplice di incidente anche senza fumo o fiamme, ci sarebbe comunque la corrente a 3000 V, l'acqua nei condotti di drenaggio sotto ai binari, materiali vari solidi e liquidi lungo i binari persi dai treni negli anni, un marciapiede non molto largo lungo la galleria, probabilmente in caso di incidente la mancanza di luci, mentre le stanze di emergenza o cunicoli verso l'altro binario sarebbero distanti centinaia di metri. Difficile credere che un viaggiatore comune non affronti la cosa con un certo panico e che questa situazione sia di pericolosità mortale.

Se un eventuale incidente coinvolgesse invece le merci, specie se pericolose, l'immaginazione può spaziare da ipotesi ottimistiche in cui la linea prima di essere sbloccata resterebbe chiusa ore o giorni oppure il caso più pessimistico può essere assimilabile al disastro del Monte Bianco, sempre considerando che i treni sarebbero lunghi 750 metri e le conseguenze di un incidente sarebbero enormemente più gravi rispetto al Monte Bianco.

Rischio di concentrazione del traffico.

In realtà negli studi prima e nei progetti attuali nessuno ha mai preso realmente in considerazione neppure il grave rischio rappresentato dalla concentrazione di quasi tutto il traffico ferroviario merci internazionale su una sola linea che per di più si snoda principalmente in gallerie e su viadotti. Il rischio che incidenti, attentati, problemi tecnici possano bloccare il traffico merci internazionale incidendo su importazioni ed esportazioni, produzione, prezzo delle merci è senza dubbio un rischio da non prendere sotto gamba. Invece.... Anche per questo motivo Legambiente ha evidenziato in un suo studio che in Italia le linee e scali ferroviari sono utilizzati in media sotto al 40% delle loro potenzialità o totalmente inutilizzati (ad esempio gli scali merci di Ventimiglia e Domodossola come pure i valichi stradali ed autostradali costati alla collettività fior di miliardi) e per questa ragione la nostra associazione da sempre chiede il miglior utilizzo di tutti i valichi e delle strutture tra le Alpi, la suddivisione dei passaggi anche a seconda del percorso più breve con l'ammodernamento delle strutture fatiscenti o oggi abbandonate.

Cantieri, cave, discariche ed opere accessorie.

Le attività di cantiere della tratta andrebbero considerate insieme alle attività di cantiere per la "Gronda" per poter essere inquadrare in modo corretto. La cosa non avviene nel progetto preliminare e si tende a considerare ogni tratta una cosa a se stante, senza conseguenze per il resto del territorio.

E' chiaro che anche solo l'inizio dei lavori della Torino Lyon (consideriamo solo l'avvio dei lavori perché secondo le nostre valutazioni è molto improbabile la sua realizzazione effettiva a causa delle difficoltà tecniche e degli altissimi costi) sarebbe strettamente collegata alla conclusione della "Gronda" ed alla realizzazione di una quantità enorme di sondaggi, scavi e prospezioni propedeutiche all'inizio reale del Tunnel di Base.

Il danno ambientale a quel punto sarebbe già enorme nell'area della "Gronda" ed anche sulla tratta internazionale a causa del tunnel di prospezione a Venaus, preparazione di cantieri, creazione di "finestre" a Foresto, realizzazione di aree per discarica, installazione di eventuali nastri trasportatori, teleferiche e movimento relativo di macchine operatrici e camion. Insomma una parte consistente di danno sarebbe già perpetrato ed ampie aree della valle e cintura non sarebbero più adatte alla residenzialità.

La fase effettiva degli eventuali lavori previsti per 8,5 anni ma tutti sanno potrebbe durare 12/ 15 anni. Ciò renderebbe difficoltosa la vita a vaste aree della media valle di Susa a seconda delle difficoltà degli scavi, del tipo più o meno pericoloso di materiali estratti, dell'acqua intercettata con conseguenze sugli acquedotti, Naturalmente anche l'esistenza di 1300 operai nei cantieri ed il probabile stabilirsi in zona di attività criminose collegate ai lavori ed alla "gestione degli affari collegati" non aiuterebbe a semplificare la situazione di una valle che per anni è stata definita "dei misteri" e nella quale la circostanziata infiltrazione mafiosa è avvenuta in tempi assai lontani.

Un particolare che colpisce nella stesura del progetto è la differenza rispetto alla "Gronda" nel trattare il capitolo cantieri. Mentre per la Gronda superfici impegnate, discariche previste sono abbastanza specificate, per i cantieri del Tunnel di Base e specialmente per le discariche di marino si sono analizzati ed individuati più siti che però non sono ancora chiaramente definiti, forse per la difficoltà di sapere se il sito Carriere du Paradis potrebbe essere sfruttato o no come discarica essendo in territorio francese. Insomma, ancora una volta più che un progetto sembra di trovarsi di fronte ad uno studio.

L'elenco dei siti di deposito marino individuato è comunque questo:

Val Clarea	Pian delle Ruine	Giaglione	volume potenziale	350.000 m cubi	note LTF -----
Colombera		Chiomonte		350.000	(ripristino a vigneti!?)
Venaus	Sponda sin	Venaus		220.000	(problema alluvione)
Meana	Cava Palli	Meana		150.000	(già utilizzata da AEM)
Meana	Cantalupo	Meana		300.000	(ruolo strategico)
Cascina Parisio		Susa		800.000	(pressi autostrada)
Comunetese		Susa		80.000	(volumetria ridotta)
Grandi Tanze		Mattie		300.000	(logistica non ottimale)
Crotte		Susa		40.000	(esigua volumetria)
Santa Petronilla		Bussoleno		50.000	(per stoccaggio tempor)
Cava Chiabodo		Bussoleno		180.000	(strategica)
Cava Arbrea		Bussoleno		100.000	(la cava è attiva)
Tignai		Bussoleno		600.000	(difficoltà logistiche)
Vernetto		Chianocco		70.000	(volume limitato)
Catello S. Giorio		San Giorio		200.000	(in parte su vincolo PAI)
Zona Industriale		San Giorio		180.000	(No per falda affiorante)
Campo sportivo		Villarfocchiardo		300.000	(falda affiorante?)
Pianverso		Villarfocchiardo		200.000	(stoccaggio temporaneo?)
Laghi San Valeriano		Condove		250.000	(riserva di pesca)
Truc le Mure		Caprie		200.000	(stoccaggio temporaneo)
Cave Bonaudo		Caprie		50.000	(stoccaggio temporaneo?)
Vecchia Cava Chiusa		Chiusa San Michele		20.000	(bassa capacità)
Cava di versante abbandonata		Sant' Ambrogio		600.000	(troppo lontana da scavi)

Totale 5.700.000 metri cubi

Dall'esame dei documenti anche in questo caso si evidenzia che "Gronda " e Tunnel di Base sono due progetti che invece di essere collegati strettamente viaggiano con tempistiche diverse e senza collegamenti tra di loro. Inoltre dopo aver letto per interi capitoli di nastri trasportatori e teleferiche in questo capitolo non se ne parla più e non si fa riferimento né al sito di discarica in territorio francese "Carriere du Paradis", né al sito Esclosa presso Novalesa verso cui i nastri trasporterebbero i materiali.

Allo stesso modo si vorrebbero utilizzare discariche già utilizzate dai lavori per la Gronda e siti di discarica come quello di Sant'Ambrogio che stranamente nel progetto della Gronda non erano neppure stati considerati.

Per ciò che riguarda in particolare le eventuali discariche di Campo sportivo Villarfocchiardo, Castello di San Giorio e Cascina Parisio, cava di versante Sant'Ambrogio l'impatto sull'ambiente naturale e paesistico e sulle attività esistenti (cascina Parisio) sarebbe particolarmente grave e fortemente visibile. Depositare inerti lungo il torrente Cenischia o ad Esplosa a Novalesa potrebbe creare problemi gravissimi alla prima alluvione per tutta la valle ed una parte dell'abitato di Susa.

In conclusione poi non si capisce se quella dei nastri trasportatori e teleferiche sia una burla in quanto la gran parte dei siti individuati sarebbe difficilmente raggiungibile con nastri trasportatori.

Per quanto visionato la nostra associazione nutre la certezza che il tunnel in questione non sarebbe utile per favorire maggiori scambi, visto anche l'inutilizzo attuale delle linee ferroviarie italiane. Inoltre i costi di costruzione e di manutenzione eventuale sarebbero così alti da impedire un funzionamento economico. Il debito contratto al contrario rimarrebbe per generazioni a carico pubblico minando l'economia degli stati che avessero realizzato l'opera.