

# MONTAGNA NOSTRA

Associazione per la tutela e la valorizzazione della qualità del patrimonio naturale ed ambientale dell'Alta Valle Susa

# INFO 20

tanto per sapere

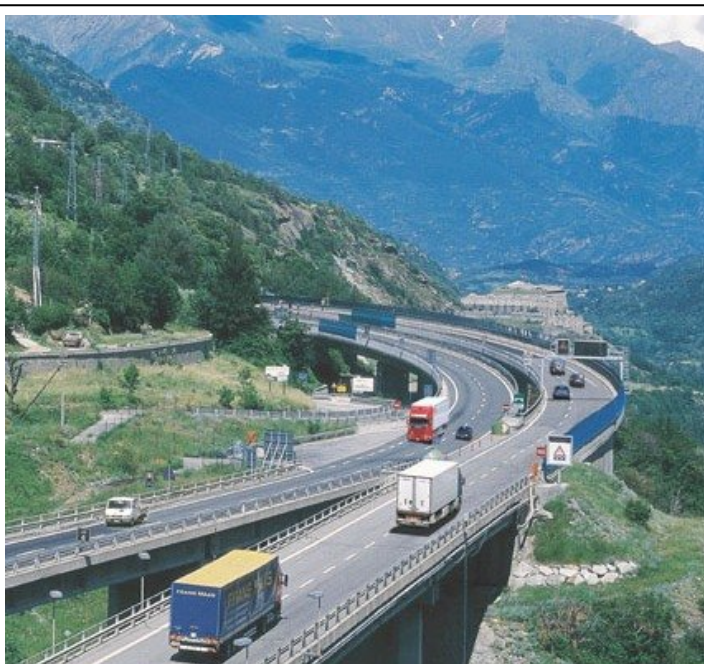
Anche la vaselina dà una "certa" sicurezza... ma...



Notiziario n. 20 del 14.5.2006

## FREJUS: SECONDA CANNA.

La proposta di raddoppio con il pretesto della sicurezza. Ma quale sicurezza?



### Sommario

Pag. 1: Frejus:seconda canna

Pag. 2: Gabellieri del 21mo secolo

Pag. 3: Sicurezze dimenticate.

Pag.4: Tunnel ferroviario Frejus: sarà vero?

In pratica gli hanno solo cambiato il nome: da tunnel di esercizio a tunnel di sicurezza. La sostanza rimane quella di un altro buco, largo 8 metri, grande quasi come l'altro (che è di 9 metri). Poi magari nel corso dei lavori un metro in più non crea problemi né costi eccessivi...*la "talpa" era di un metro più grossa, non potevamo mica rimandarla indietro...*

E noi ci ritroveremo in una valle con un'autostrada a 4 corsie con un tunnel a 2 canne di esercizio.

Dove pensate che passeranno i TIR? Per strade scomode e tunnel stretti o per quelle larghe e con tunnel doppio?

**Ce li "beccheremo" tutti noi...questa è l'unica sicurezza... Disagi e danni "sicuri". Per noi. Pedaggi "sicuri". Per loro.**

## GABELLIERI DEL 21mo SECOLO

Continuiamo a ritenere che Tav e raddoppio del Frejus facciano parte di un unico, comune disegno che è espressione di un modello economico e sociale chiaro: trasportare sempre più merci sempre più velocemente a prezzi sempre più stracciati; ignorando natura, salute, autodeterminazione delle genti e diritti. Poi ci sono gli interessi diretti ed indiretti di chi progetta, realizza, gestisce e quelli dei "parassiti" che beneficiano di alcune porzioni di questi interessi, avendo in qualche modo favorito, aiutato e sostenuto la realizzazione dell'opera.

Purtroppo questo atteggiamento è diffuso sia nel centrodestra che in una parte importante del centrosinistra. Ed è, tra l'altro, una meschina mentalità da gabellieri: l'idea di arricchirsi facendo pagare pedaggio a chi passa sulla strada, in un tunnel. Un'idea medievale considerata ancora oggi come catalizzatore di ciò che ci viene venduto come "progresso", "sviluppo", "futuro".

Emblematica la recente e preoccupante notizia: il raddoppio del traforo del Frejus. **Che a sentire i vertici SITAF non è un raddoppio. O almeno non bisogna chiamarlo raddoppio.** E' solo un tunnel di sicurezza. **E probabilmente** maggiori sono le dimensioni del tunnel, maggiore è la sicurezza. Tanto che un non meglio identificato esperto "esterno e super partes" (sic!) ha sentenziato: **8 metri di larghezza, per i circa 13 chilometri di lunghezza del Frejus.**

**L'attuale tunnel di esercizio del Frejus è largo 9 metri. Quello del Monte Bianco circa 8 metri. Quello del San Gottardo è largo 7,8 metri. La galleria del Gottardo (che è la più stretta ma anche la più lunga delle tre - quasi 17 chilometri) ha anche un "cunicolo di sicurezza" largo 2 metri e sessanta.**

**Il nuovo tunnel che si vuole realizzare per la sicurezza del Frejus è grande come il tunnel di esercizio del Monte Bianco e più grande del Gottardo. Ma non è un raddoppio. E' solo di sicurezza.**

**Ci prendono in giro? Che differenza c'è?**

**La risposta dei vertici SITAF è molto semplice: non sarà utilizzato per farci passare i veicoli. Sarà utilizzato solo dai mezzi di sicurezza. Sono i Governi a stabilirlo. Poi se magari per il progresso, lo sviluppo ed il futuro i Governi decideranno che sarà necessario adibirlo a vera e propria canna di transito, con un piccolo accordo e una mano di bianco ecco pronta la seconda canna di esercizio. Il rischio è reale, molto più che probabile. E pare che ci siano pure i soldi per realizzarlo.**

**Si dimenticano solo "piccoli dettagli": un'altra opera di impatto pesante sul territorio, un'altra milionata di metri cubi di smarino da mettere da qualche parte, qualche anno di cantieri e traffico che si aggiunge a quello di transito sull'autostrada e tunnel, valori di polveri sottili ed ozono ancora più alti degli attuali che già, spesso, superano i limiti, soldi buttati, rumori e disagi e soprattutto un altro inutile atto di violenza alla montagna e la creazione delle condizioni ideali (autostrada a quattro corsie con tunnel a doppia canna) per attirare un maggior numero di TIR, sottraendoli ad altri itinerari più scomodi. Riecco i gabellieri del ventunesimo secolo! Li vorrebbero tutti qui i TIR per riscuotere la gabella. Indifferenti a quello che potrà succedere alla nostra valle, alla nostra vita.**

Abbiamo già espresso su queste pagine (e la ricordiamo ancora più avanti) la nostra idea di sicurezza che va estesa non solo agli utenti del tunnel del Frejus, e a chi ci lavora, ma a tutti gli abitanti ed i frequentatori della valle. **Una per tutte: ridurre il numero dei TIR che vi transitano.** Dare finalmente concretezza a tutte le parole ed affermazioni spese per trasferire il trasporto merci dalla gomma al ferro.

Non vogliamo nuovi buchi né di esercizio né di presunta sicurezza. Vogliamo meno TIR! Più aria pulita.

Ma probabilmente dietro ai "desiderata" della SITAF (perché ci sembra un po' strumentale affermare che l'Unione Europea "lo vuole" - solo per il Frejus?- ed ingenuo per noi crederci) ci sono altre considerazioni.

Una, banale ed evidente, è quella di realizzare l'opera con tutti i benefici aziendali, e non solo, che ne possono derivare.

**Un'altra è la constatazione (dati transiti SITAF) della marcata e costante riduzione dei transiti sotto il Frejus. Alcuni numeri: meno 30,63% di mezzi pesanti nel 2005 (tenendo però anche presente che nel 2005 il tunnel è stato chiuso per l'incidente per oltre due mesi). Meno 9,86% a gennaio 2006, meno 4,83% a febbraio, meno 15,90% a marzo e meno 14,88% ad aprile di quest'anno rispetto ai corrispondenti mesi del 2005.**

**E allora? Se diminuiscono i transiti che bisogno c'è di un'altra canna?**

Le conclusioni sono ovviamente diverse: per la gente che vive in valle ben venga questa riduzione del traffico "spontanea" anzi, la si renda definitiva con un contingentamento su numeri progressivamente ridotti. Si attuino, a livelli governativi, percorsi che portino ad una reale concorrenzialità del trasporto su ferrovia. Si eliminino gli incentivi a favore del trasporto su gomma.

**Per i gabellieri del 21mo secolo è ben diversa: cerchiamo di arginare questa tendenza alla riduzione dei passaggi dei TIR creando le condizioni migliori per attrarre quelli che passano da altre parti. Più ne passano più pedaggi pagano.**

**Montagna Nostra sta ovviamente con la gente.**

# SICUREZZE DIMENTICATE

**OVVERO UN TEOREMA INACCETTABILE: VIENE CONSIDERATA PIU' IMPORTANTE LA SICUREZZA DI CHI PERCORRE IL TUNNEL RISPETTO A QUELLA DI CHI VIVE O SOGGIORNA IN VALLE**

**La tanto acclamata sicurezza a sostegno del secondo tunnel è un evidente pretesto.**

Non siamo esperti in materia e non ci avventuriamo in valutazioni tecniche. Ma a fronte di tecnici che sostengono teorie a favore delle canne di sicurezza (che hanno dimensioni normalmente assai minori dei tunnel di esercizio, dovendo essere percorse solo dai mezzi di soccorso, o in alcuni casi consentire il rientro a piedi, o con mezzi di piccole dimensioni, di quanti si trovano nel tunnel in caso di incidente) esistono altrettanti esperti e teorie diverse che affermano l'impossibilità di intervenire alle altissime temperature che si sviluppano in caso di incendio in un tunnel e sostengono la migliore efficacia di tutta una serie di **"misure preventive" ed accorgimenti tecnici-tecnologici in grado di ridurre il rischio**. Che non è mai un rischio azzerabile.

Senza essere esperti ma basandoci semplicemente sulla statistica viene spontanea l'equazione: **meno mezzi percorrono il tunnel, meno incidenti si possono verificare**. Se poi i mezzi che lo percorrono sono di immatricolazione recente e dotati di migliori e più moderni sistemi di sicurezza, la possibilità di incidenti sarà ancora minore.

**Quindi traffico contingentato e traffico controllato.** In autostrada, nel tunnel ed anche sulle altre strade statali della valle. E se non basta si può addirittura pensare all'utilizzo del traforo a senso unico alternato... E come risolviamo il problema dei trasporti? Con la ferrovia. Quella storica che è attualmente sottoutilizzata. Non sicuramente l'Alta Velocità che è un'altra follia. Tra l'altro, da diversi mesi, il numero dei TIR ha subito una "fisiologica" riduzione. Diamogli una mano....

Ma vorremmo ricordare ancora una volta qualcuna delle altre **"sicurezze dimenticate"**, che sono forse dimenticate perché per garantirle occorre investire (o rinunciare al) denaro. Non portano proventi da pedaggio. Proprio coloro che fanno appello ai problemi di sicurezza per sostenere il raddoppio del Frejus dimenticano di occuparsi di altri aspetti della sicurezza come la qualità dell'aria, il trasporto di merci pericolose, le possibili conseguenze "esterne" a tunnel ed autostrada di eventuali gravi incidenti.:

- non esiste un sistema fisso e strutturato di centraline per la rilevazione della qualità dell'aria: polveri sottili, ozono ed altri inquinanti raggiungono e superano spesso, in valle, i limiti di sicurezza.
- i camini di areazione della galleria del Frejus e delle gallerie autostradali, ed i relativi imbocchi, non sono dotati di dispositivi in grado di filtrare e/o depurare l'aria.
- l'autostrada ed il tunnel sono oggi aperti e percorsi da mezzi che trasportano merci pericolose (ADR = **Accord Dangereuses par Route**). ADR vuol dire passaggio di materie infiammabili, corrosive, radioattive, tossiche, infettive, comburenti, esplosive. In caso di incidente in galleria i fumi/vapori prodotti da queste merci pericolose – dopo aver provocato danni all'interno del tunnel e alla persone che vi transitano – fuoriuscirebbero dai camini e dagli imbocchi ricadendo sui nostri paesi. E ancora in caso di rovesciamento in autostrada di uno di questi mezzi che trasporta sostanze pericolose, queste sostanze, non esistendo un sistema di recupero e canalizzazione delle acque di superficie, verrebbero disperse nell'ambiente dalle canaline e caditoie dei viadotti autostradali.

## CHI SI OCCUPA DI "QUESTE" SICUREZZE?



# Tunnel ferroviario Frejus: sarà vero?

Pervengono alla nostra associazione diverse segnalazioni, preoccupanti se corrispondono al vero. Non abbiamo "prove" documentabili se non la buona fede di chi ce le ha segnalate. Per cercare di capire le riportiamo di seguito invitando chi ne sa "qualcosa di più", chi ha visto o vedrà o fotograferà qualcosa di strano a segnalarlo all'associazione, per posta (indirizzo Montagna Nostra Casella Postale 5 - 10052 Bardonecchia) o tramite il sito o l'e-mail o personalmente a qualunque associato (ci si conosce abbastanza...).

## LAVORI TUNNEL FERROVIARIO DEL FREJUS

### Prima segnalazione

Sono in corso lavori di consolidamento, abbassamento, realizzazione impianto antincendio (committente RFI Rete Ferroviaria Italiana Spa – Cliente FREJUS Soc. Cons. a r.l. – Progetto Geodata ) per un importo di lavori di 44.126.000 di euro (sì, 44 milioni di euro). Solo per il versante italiano. Fonte: sito internet GEODATA.

Il pietrisco che costituisce la massicciata (strato di pietrame su cui poggiano le traversine dei binari) pare provenga dalla cava di Caprie in Bassa Valle e conseguentemente dovrebbe contenere **amianto**. Parte di tale pietrisco, alcuni mesi fa venne provvisoriamente stoccata all'imbocco della valle di Rochemolles. Poi spostata. Attualmente dopo l'estrazione dalla galleria pare venga trasportato e stoccato a Salbertrand e poi viene inviato (su vagoni) in Germania dell'Est (dove verrebbe smaltito-utilizzato come materiale di sottofondo, ricoperto con argilla e poi piantumato). Chi ne sa qualcosa? E' vero che il costo di trasporto e smaltimento è pari a 6 milioni di euro? Perbacco. E' realmente materiale pericoloso? I trasporti e gli stoccaggi sono eseguiti in sicurezza?

Tanto per sapere.

### Seconda segnalazione

Gli operai che lavorano nel tunnel indossano tute e mascherine. Sono stati visti lavare mezzi ed attrezzature scaricando le acque di lavaggio direttamente nel torrente Rochemolles.

Prassi abituale? Lecita? Nessun pericolo? Se passate di lì portate la macchina fotografica.

Tanto per capire.

### Terza segnalazione

I lavori sono in corso anche sul versante francese. Probabilmente eseguiti da altra ditta. Ci segnalano che la tipologia di intervento sul versante francese è differente. Sembra che dopo l'asporto del pietrame il riposizionamento dei binari avvenga in modo diverso da quanto succede sul versante italiano. In pratica i binari vengono posizionati più avvicinati tra di loro (in pratica più distanti dalle pareti del tunnel). Qualcuno ci dice ancora che tale posizionamento potrebbe rendere difficile il passaggio di due treni contemporaneamente, nelle due direzioni opposte, rendendo di fatto agibile un solo binario per volta. Dimezzando di conseguenza la capacità di trasporto (non è che vogliono dimezzare la capacità attuale della linea storica, magari per giustificare la necessità del TAV?). Sarà vero? Ci pare francamente assurdo ma...di assurdità ne abbiamo viste e sentite molte. Chi ne sa qualcosa? Gireremo la segnalazione agli amici francesi di Reagir e Vivre en Maurienne.

Tanto per sapere.

### Stiamo diventando forse troppo sospettosi?

**Intanto grazie per le segnalazioni che sono arrivate e, speriamo, arriveranno. Documentate tutto il possibile con fotografie. Servono.**

Visitate il sito di montagna nostra: <http://www.montagnanostra.org/>

Realizzato e stampato in proprio da Montagna Nostra e distribuito gratuitamente ad associati e simpatizzanti