

Amianto

In tutte le Alpi Cozie sono presenti depositi di ofioliti (rocce verdi) amiantifere. Affermare che uno scavo di 57 km non ne incontrerà è cosa poco o nulla credibile. È già successo durante lo scavo del tunnel di base del Lötschberg (34 km, Svizzera centrale): l'incontro non previsto con rocce amiantifere ha portato a un ritardo nella durata dei lavori e ad un considerevole aumento dei costi, tale per cui si è rinunciato al completamento della seconda canna del collegamento, interrotta al km 9.

Traffico in crescita

Il traffico merci totale tra Italia e Francia è cresciuto fino al 2001 (arrivando a 50,8 Mton), poi è sceso fino al 2005 (45,6 Mton), poi è risalito fino al 2007 (48,1 Mton), poi è sceso fino al 2009 (38,4 Mton), poi è "rimbalzato" nel 2010 (42,5 Mton), poi è sceso fino al 2013 (39,8 Mton), poi è risalito fino al 2017 (44,1 Mton).

Gli andamenti di un sistema complesso non si possono dedurre su periodi brevi, ma richiedono il riferimento a periodi relativamente lunghi. Considerando un arco di 25 anni il traffico Italia-Francia risulta in calo (in media 370.000 ton in meno all'anno).

Nello stesso identico periodo il traffico Italia-Svizzera e Italia-Austria risulta in aumento (in media rispettivamente +781.000 ton/anno e +2.575.000 ton/anno).

(Scheda 2 e relativi grafici)

Pendenze

La pendenza del 3% (credo 3,2%) si riscontra in territorio francese su di una lunghezza di un paio di centinaia di metri e non ha impedito che il traffico ferroviario crescesse fino al 1997, come l'analogia situazione in Svizzera non ha impedito anche prima del 2007 che il traffico ferroviario continuasse ad aumentare attraverso il tunnel (storico) del Lötschberg. Oggi sulla linea storica continuano a passare convogli anche da 1000 ton senza problemi ed evidentemente in condizioni che gli spedizionieri ritengono di economicità.

I treni da 1000 ton e più trasportano cose come: granaglie; argille (terra...); rotoli di lamiera...

Lavori in corso

Lo scavo tra le discenderie di Saint Martin La Porte e di La Praz è motivato dal sondaggio della montagna in un tratto problematico in quanto attraversato da una o due faglie. Come tale è stato richiesto e per tale è finanziato (al 50%) dall'UE: questo è quanto è anche scritto nei documenti ufficiali di TELT e della UE. L'asse dello scavo è lungo la direttrice di una delle possibili canne del tunnel di base e per questa ragione TELT ha deciso che il diametro fosse lo stesso dell'eventuale galleria di base in modo da poterlo utilizzare se l'opera procede; la motivazione però resta quella geognostica, anche perché a) il tratto non è all'imbocco del tunnel di base ma in posizione intermedia; b) se si adottasse ufficialmente la destinazione all'opera principale l'UE ridurrebbe il cofinanziamento. La lunghezza finale sarà di circa 9 km.

Le gallerie da scavare per il tunnel di base (due) hanno una lunghezza complessiva di 115 km. Deducendo lo scavo in corso ne resterebbero 106 km.

Penali e rimborsi

Non esistono penali previste da nessun documento sottoscritto dalle parti. I regolamenti europei non prevedono alcuna restituzione di denaro speso per lavori comunque effettuati. Le ditte che svolgono lavori

hanno il vincolo contrattuale a non chiedere danni qualora per qualsiasi motivo le opere non venissero finanziate.

Chi sostiene il contrario dovrebbe esibire i documenti che confermerebbero una situazione diversa.

Contraddizioni

Lo scavo di tunnel per 115 km sotto le Alpi con l'aspettativa di crescita (nonostante gli andamenti reali in calo) delle tonnellate trasportate è opposto all'obiettivo di ridurre a metà entro il 2030 le emissioni di gas climalteranti in atmosfera.