

30 giugno 2011

Sopralluogo al c.d. “cantiere” de La Maddalena di Chiomonte

Relazione a cura della Delegazione tecnica No TAV

La mattina del 28 giugno 2011 una Delegazione tecnica No TAV ha potuto compiere un sopralluogo dei lavori in corso accompagnando il giornalista Maurizio Martinelli del TG2 RAI che aveva chiesto di essere “guidato” per un servizio dedicato ai “Vigneron” e alla Cantina sociale de La Maddalena di Chiomonte al fine di verificarne i danni dopo lo sparo di tanti lacrimogeni.

In tale circostanza la nostra delegazione ha esaminato le caratteristiche del lavoro in corso con il sig. Lazzaro, Titolare della Italcoge e con il Capotecnico LTF sas ing. Bufalini.

Il sig. Lazzaro e l’ing. Bufalini hanno affermato che la recinzione/occupazione del piazzale è temporanea (2 mesi) ed è disponibile a rimuoverla in mezza giornata quando la Prefettura glielo ordinerà.

A seguito del sopralluogo la Delegazione tecnica No TAV fa le seguenti osservazioni:

- l’opera realizzata nell’area di proprietà della Comunità Montana delle Valli di Susa e Sangone antistante la Cantina sociale e in quella adiacente alla vecchia cascina La Maddalena (ora Museo Archeologico de la Maddalena di Chiomonte www.museo-lamaddalena.it/ contenente i reperti scavati nella retrostante area archeologica) – non è un “avamposto” a servizio del futuro cantiere della galleria de La Maddalena,
- la decisione di realizzare tale opera è completamente difforme da quanto illustrato in ogni elaborato progettuale sin qui prodotto dai proponenti l’opera ed esaminato dagli aventi diritto (singoli cittadini, associazioni, istituzioni),
- quest’opera non è rintracciabile in nessuna variante in corso d’opera (che peraltro non avrebbe potuto essere disposta non essendo ancora stata avviata l’opera stessa),
- se ne può dedurre (anche per affermazioni riscontrabili su alcuni organi di informazione) che la scelta di eseguire questo “avamposto” sia maturata nella preparazione del blitz che le forze dell’ordine hanno messo a punto di concerto con la Prefettura di Torino solo per poter affermare che è stato aperto il cantiere vero e proprio della galleria de La Maddalena che dovrà invece essere ubicato nella valle sottostante (a circa 500 metri di distanza),
- in questo modo questo “avamposto” non rappresenterebbe altro che un “simulacro” del cantiere de La Maddalena da presentare alla Commissione Europea e ai media ed essere anche il deposito dei mezzi operativi usati per realizzarlo ed eventualmente di alcuni di quelli delle forze dell’ordine,
- per “difendere” questo piazzale da possibili tentativi di intromissione è stata decisa la sua recinzione e il divieto di accesso ai non addetti ai lavori.

Di tutto ciò si dovrebbe trovare riscontro quantomeno nell’Ordinanza prefettizia di cui si è sentito più volte parlare e che è stata citata in alcuni articoli di giornale ma che fin qui non è stato possibile reperire (lo stesso Comune di Chiomonte – alla richiesta formale di un cittadino - risponde di non possederne copia).

La Delegazione tecnica No TAV può quindi affermare che ad oggi 30 giugno 2011 (termine ultimo che la Commissione Europea avrebbe fissato in deroga verbale a quanto ufficialmente riportato nel suo sito cfr. pag. 74 http://tentea.ec.europa.eu/download/map_review/tent_map_project_portfolio_smaller.pdf per l’avvio del cantiere dell’ultima delle 4 discenderie di LTF relative al tunnel di base) **non si possa in nessun modo parlare di avvio del cantiere de La Maddalena.**



New Lyon-Turin rail link – Franco-Italian common part of the international section (studies and works)

2007-EU-06010-P • Part of Priority Project 6

Commission Decision:

C(2008)7733

Member States involved:

Italy, France

Implementation schedule:

Start date: January 2007

End date: December 2013

Estimated end year: 2015

Budget:

Total project cost: €2,091,192,000

EU contribution: €671,800,000

National budget: €1,419,392,000

Percentage of EU support:

Studies: 50%

Works: 27%



The new freight and passenger rail link between Lyon and Turin (Priority Project 6) will act as a key node between northern and southern Europe (London/Amsterdam/Paris-Milano) and west and east (Lisbon-Budapest). It will considerably shorten travel times for high speed passenger traffic and provide an environmentally friendly response to the steadily increasing demand for freight transport over the Alps.

This project concerns the common French-Italian part of the 80 km international section from Saint Jean de Maurienne to Sant'Antonino-Vaie in the Susa valley. The main lineside structures are the 57.1 km French-Italian "Base Tunnel" and the 11.4 km Orsiera Tunnel on the Italian side.

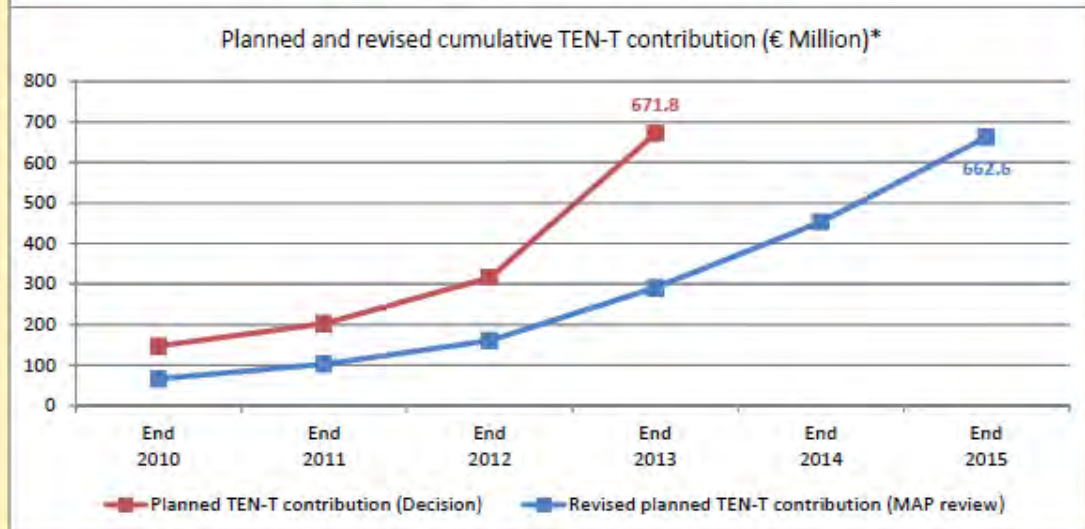
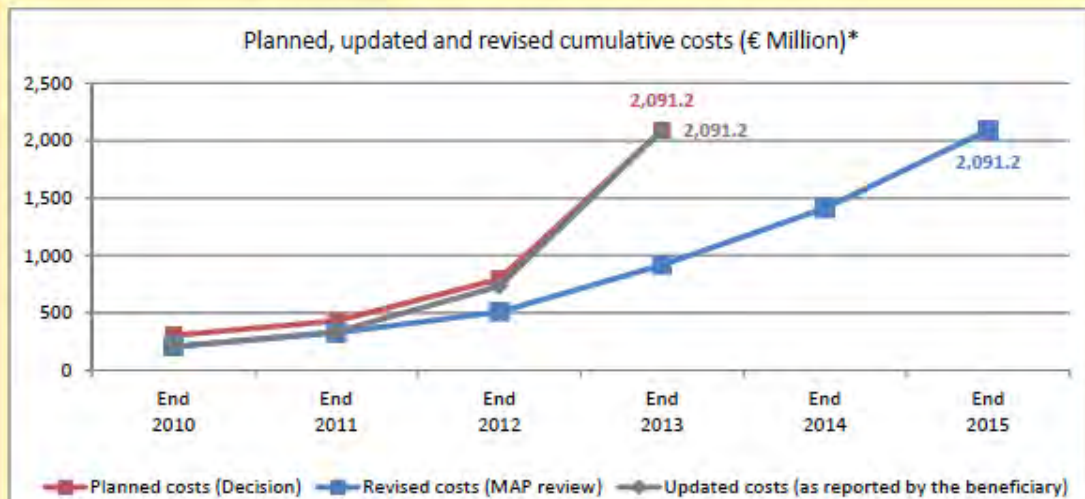
The project includes technical design studies, environmental studies, realisation of descending shafts and galleries, preparation of the construction sites and the first steps of construction phases.

MAP Review

The Mid-Term evaluation concluded that despite the progress achieved so far, the future implementation of the project will be significantly delayed, because of cross-border coordination and technical issues. Furthermore, the decreased costs of the works entail a reduction to the TEN-T contribution of approximately €9.2 million. The completion of the project by the end of 2015 is more realistic, provided that the following conditions are met:

- the two Member States conclude, within 2010, the terms of the revised Treaty establishing the new public promoter, and the financial model for the implementation and operation of the project including the respective financial contribution
- the preliminary design study is approved by both Member States by the end of 2010
- excavation of the Maddalena Gallery starts, at the latest, by the first quarter of 2011
- the final design studies are completed by the end of 2011

MAP Review



*Rounded figures