

	<p><u>Samedi 5 juillet 2008</u> - La Brigue (06) - Salle de la Mairie à 17:30</p> <p>Dans le cadre des "<i>Conférences de La Brigue</i>", Le Docteur Bernard Gastaud Maire de La Brigue a convié à une Réunion-débat animée par Jacques Molinari, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin, sur le thème</p> <p><i>Il divenire degli attraversamenti alpini del Col di Tenda</i></p> <p><i>L'indispensabile complementarità della Strada e della ferrovia per una gestione del transito, un miglioramento dei servizi e la promozione dello sviluppo durevole</i></p> <p>Conférence organisée en partenariat avec le GIR Maralpin et Roya Expansion Nature [Association agréée pour la protection de l'environnement pour le département des Alpes-Maritimes]</p>
<p>La Brigue (06)</p>	

Comunicato stampa - RESOCONTO della conferenza-dibattito

Il salone d'onore del Municipio di Briga non era abbastanza vasto sabato 5 luglio per accogliere, alla prima conferenza-dibattito organizzata dalla nuova municipalità, tutti i partecipanti nel novero dei quali si notavano particolarmente, venuti dalla Liguria e dal Piemonte: Dott. Lorenzo Lanteri, Sindaco di Triora, Sigg. De Luccia e Pastorelli, Vicesindaci di Briga Alta, sig. Rino Allaria, Presidente del CAI della Liguria e referente della Via Alpina per il Principato di Monaco, sig. Michelangelo Daniele, capostazione onorario delle FFSS di Cuneo e rappresentante di Pro Natura Cuneo, e, per la Roya, numerosi eletti nel novero dei quali il sig. Joseph Ghilardi, Sindaco di Breil-sur-Roya e due dei suoi Vice, sigg. Joseph Rey e George Pomarede, Sig.ra Ivana Bettega, Consigliera Municipale di Tenda; l'Aiutante-Capo della Gendarmeria sig. Grenard era rappresentato dal Gendarme Denis Terrance. Numerose associazioni erano presenti tra le quali "*Les Amis du Rail*".

Dopo aver fatto parte del rinascimento di numerosi eletti e personalità impossibilitati a partecipare, e che hanno tenuto a scusarsene, il Dottor Bernard Gastaud ha brevemente evocato la lunga carriera di Jacques Molinari, cittadino mentonese dai molti legami brigaschi che, prima di fondare dodici anni fa, l'associazione "*savante*" GIR Maralpin (ispirandosi in ciò alla creazione, qualche anno prima, di *Roya Expansion Nature*, da parte del Dott. Jean Deramond, (ugualmente assente scusato) ha esercitato, in successione, quale ingegnere di ricerca, funzioni presso il Commissariato all'Energia Atomica, incarichi di esperto in numerosi paesi quale funzionario internazionale, e, infine, di diplomatico all'Ambasciata di Francia in Ungheria.

Dinanzi ad un'attenta assise, Jacques Molinari, si é adoperato a delineare sia la storia sia le motivazioni di una problematica i cui aspetti tecnici sono stati malauguratamente ignorati o occultati da considerazioni strategiche e politiche a troppo breve termine.

Il conferenziere ha ricordato come il "tutto strada", il cui parossismo é stato raggiunto con il

progetto "Mercantour", ha segnato delle sue stigmate gli orientamenti presi nella Valle Roya, come, in quella occasione, é stata orchestrata una disinformazione sulle potenzialità della linea di Tenda, di cui - gli studi comparati del *GIR Maralpin* l'attestano - le caratteristiche ecniche sorpassano quelle di Modane e del Loetschberg, e di cui le potenzialità sono almeno uguali a quelle di quest'ultima.

Egli ha senza dubbi rivelato a gran parte dell'uditorio come due eletti francesi (di cui uno della Valle Roya) si sono vigorosamente opposti, il 27 febbraio 1999 a Cuneo in occasione di un incontro presieduto da un Ministro italiano, ad una mozione degli eletti della Vermenagna che domandavano l'arresto degli investimenti stradali in favore della rieletrificazione esistente, come pure ad una proposta del Presidente dell'ANAS di procedere, nel corso di quello stesso anno a titolo di dimostrazione, ad un "retubage" con allargamento a 10 metri d'una corta porzione italiana del tunnel stradale, senza interruzione della circolazione.

Riguardo alla messa in sicurezza dell'opera, Jacques Molinari ha presentato e commentato la maniera con la quale essa é assicurata, con rotonde e piattaforme di inversione nel più lungo tunnel stradale del mondo (24,5 km ossia quasi otto volte la lunghezza di quello di Tenda) messo in servizio in Norvegia nel 2001, il quale tunnel é monotubo e non dispone che di una carreggiata di 6 metri di larghezza in quadrata da due marciapiedi di un metro.

Il conferenziere ha in seguito presentato e commentato le statistiche stradali raccolte da *Roya Expansion Nature* tramite la cortesia del consigliere generale, signor Gilbert Mary.

Alcuni di questi dati sorprendono; così i flussi di automezzi pesanti alla discesa sono circa 50 % inferiori ai flussi alla risalita, sollevando quesiti sulla natura dei traffici e itinerari di ritorno dei camion. Altri confortano, nella dismisura, quello che percepiscono e risentono gli abitanti della Valle ; così, ai traffici di base moderati si sovrappongono delle punte che raggiungono 500 %, punte che si manifestano nei week-end, e ciò, in maniera molto asimmetrica, le discese si scaglionano da venerdì a domenica e le risalite si effettuano tutte assieme la domenica, attestando in modo flagrante il peso opprimente di questo turismo pendolare piemontese il cui impatto contestabile sulle due Riviere non sembra dover giustificare il raddoppio del tunnel stradale (il cui costo rappresenta, da solo, il doppio della valorizzazione e della elettrificazione/rieletrificazione dell'insieme della stella ferroviaria di Breil).

Cheché ne sia delle sue enormi fluttuazioni settimanali, il traffico medio di Tenda non evolve da un anno all'altro. Tale stagnazione, avuto riguardo alle crescenti evoluzioni constatate ovunque, non risulterebbe dall'effetto dissuasivo della configurazione attuale del tunnel il cui 'sbriciolamento' (sia sotto forma di monotubo o bitubo) lascia immaginare conseguenze disastrose se misure costrittive appropriate (pedaggio per gli automezzi pesanti) non sono programmate ?

Rivolgendosi al presidente e alla sala, il conferenziere ha fatto notare come appaia auspicabile approfondire queste analisi e di estenderle aldilà della Roya, inducendo ad un'attenzione particolare all'evoluzione dei traffici sui due altri itinerari "Sud-Piemonte/Liguria". vicini, quelli del Col di Nava e di Albenga-Garessio dove grandi sistemazioni in progetto (rispettivamente tunnel di base "Armo-Cantarana" e autostrada) devieranno i traffici stradali del Col di Tenda.

Questa riflessione sull'ottimizzazione degli investimenti stradali e ferroviari guadagnerebbe ad essere intrapresa in un'ottica transfrontaliera associando tutte le parti istituzionali e civili che si sono sin qui coinvolte o auspicano di farlo.

In conclusione, è stato ripetuto come, in tutto il mondo, e anche da noi, il cambiamento di rotta è innescato da una seria rimessa in questione degli sbandamenti passati. La Roya non può esserne tenuta in disparte.

Così, è quasi acquisito che più o meno a lungo termine, le linee di Tenda potranno efficacemente articolarsi, al sud, a Ventimiglia e Nizza, con il grande asse ferroviario moderno di una linea ad alta velocità circummediterranea. e, che, a nord di Torino, alla Transalpina/Transpadana Lione/Budapest, e, che, molto prima, saranno messe in opera le sagge risoluzioni internazionali della Convenzione Alpina e degli accordi di Kyoto, e nazionali francesi del *Piano Clima*, del *Fattore Quattro* e del "*Grenelle de l'Environnement*".

Per chiudere la sua presentazione su una nota ancora più ottimista, il conferenziere ha fatto sapere che le autorità italiane avevano recentemente sottomesso al Gruppo di lavoro prospettiva ferroviaria Alpi del Sud della Conferenza Intergovernativa un progetto di ripristino di un treno navetta nel tunnel di Tenda durante la durata dei lavori stradali.

Tale ripristino *che bisogna incoraggiare ad ogni costo*, riaprirebbe la via alla rivalorizzazione della linea senza la quale il raddoppio del tunnel stradale firmerebbe il suo deperimento.

Nel lungo dibattito che ne è seguito, è stata posta la questione del controllo del traffico "mezzi pesanti" e di una considerazione oggettiva del suo impatto effettivo sulla qualità della vita e la sicurezza, sollevata dal Sindaco di Breil, sulle ricadute da temere dell'aumento del costo dei carburanti e delle tariffe autostradali sull'itinerario breve che è quello del Col di Tenda, altre questioni ancora evocate, sia dal signor Michelangelo Daniele e il conferenziere, sull'urgenza di rivedere la convenzione tra i due Stati sulla gestione della linea ferroviaria, convenzione 'leonina' a detrimento dell'Italia che "invelenisce" le relazioni tra amministrazioni ferroviarie, fa ostacolo al miglioramento degli orari e del rinforzo dei servizi e devia i nostri vicini da ogni nuovo investimento (tra cui l'elettrificazione) su una linea di cui hanno quasi interamente finanziato la ricostruzione e di cui si assumono da soli il deficit di esercizio.

La riunione si è chiusa sull'intenzione annunciata dal Sindaco Dott. Bernard Gastaud, di incoraggiare la prosecuzione delle riflessioni che potranno assumere la forma di un seminario di lavoro transfrontaliero, per esempio nell'autunno prossimo, il Comune di La Brigue mettendo a disposizione una delle sue sale.

Diaporama della conferenza (41 tavole; 5.6 Mo.)

cf. Sito Internet del GIR Maralpin: www.gir.maralpin.org

<http://www.gir.maralpin.org/confnvdossiers/MolinariConfConfRouteRailColTende807s.pdf>
