



Conquiste ha intervistato Mario Virano, uno dei personaggi-chiave del progetto ferroviario che unirà il capoluogo piemontese con la città transalpina. Tutto l'intervento sui 300 chilometri costerebbe circa 24 miliardi di euro: 10 miliardi per il nostro Paese, 14 per la Francia.

Il cantiere di Susa per il tunnel di base richiederà complessivamente 2 mila addetti

VAL SUSAS, LA TAV OPERA STRATEGICA PER L'EUROPA

Torino (nostro servizio). Mario Virano, architetto torinese di 68 anni, è uno dei personaggi-chiave del progetto ferroviario Torino-Lione. Nominato a capo dell'Osservatorio, organo governativo istituito il 1° marzo 2006 e diventato operativo il 12 dicembre dello stesso anno, è l'uomo del dialogo ma anche della fermezza. Nato dopo gli incidenti di Venasus del 2005 per discutere, e possibilmente risolvere, insieme ai sindaci della Val Susa i problemi legati alla realizzazione dell'opera, l'Osservatorio ha avuto in questi anni un ruolo importante e decisivo. Conquiste lo ha incontrato.

Come si è concretizzato il lavoro dell'Osservatorio in questi cinque anni?

La prima fase è durata un anno e mezzo, è servita a rispondere ad alcune delle domande che il territorio poneva. Erano essenzialmente quattro le questioni aperte: capacità della linea storica, domanda di traffico sull'intero arco alpino, problematiche specifiche del nodo metropolitano di Torino ed alternative di tracciato in Val di Susa. Questa prima fase si è chiusa con l'accordo di Pracatinat del 28 giugno 2008. Nel luglio successivo, dopo aver presentato l'intesa al Governo ed al presidente della Repubblica, è iniziata la seconda fase del nostro lavoro ovvero la realizzazione del miglior progetto possibile della Torino-Lione.

Perché la popolazione della Val Susa è così contraria all'opera?

È più corretto parlare di una parte importante ma minoritaria della popolazione, così come sono schierate su posizioni contrarie numerose amministrazioni locali ma con la fondamentale differenza che i Comuni cruciali, quelli dove davvero avvengono i fatti importanti, hanno accettato il dialogo e sono stati parte fondamentali nell'individuare le soluzioni di questo progetto. Il fatto che rimanga un duro e consistente antagonismo, e non voglio affatto sottovalutarlo, deriva da alcune questioni. Si era partiti con il piede sbagliato e quindi noi abbiamo cominciato a lavorare quando il conflitto si era già manifestato, tra l'altro nella sua forma più acuta. Oggi la vera discussione non è su che cos'è davvero questa Torino-Lione, ma che cosa rappresenta in termini simbolici. Ed è molto significativo, ad esempio, che il movimento No Tav abbia trovato facilmente degli appoggi, delle adesioni, in Puglia piuttosto che a Palermo, ma che non sia

riuscito a costruire nemmeno una alleanza con i Comuni vicini che stanno sulla stessa montagna, che vivono le stesse problematiche e quindi la stessa opera.

Il movimento sostiene che la Torino-Lione sia una opera inutile e costosa. Lei che cosa ribatte?

Il movimento fa essenzialmente tre rilievi e cioè che c'è già una linea ferroviaria, che questa linea è sotto utilizzata e che il traffico è calante. Si tratta di tre affermazioni vere ma elusive del nodo reale del problema e cioè che il Traforo del Fréjus è ormai un'opera inadeguata e che in un futuro non molto lontano (10-15 anni) diventerà sempre più desueta e inutile per il passaggio delle merci. I treni per essere competitivi devono viaggiare in pianura e per questo occorre bucare la montagna alla base. Lo sta facendo dappertutto e gli svizzeri lo hanno fatto con soldi propri senza l'aiuto di Stati confinanti e dell'Europa. Noi abbiamo la possibilità di farlo con l'Europa che mette il 40% del costo a fondo perduto, la restante parte ce la dividiamo tra Italia e Francia.

I costi dell'opera. Si parla di circa 20 miliardi di euro, ma di recente si è fatta strada l'ipotesi di un progetto low cost. Di che cosa si tratta?

Su questa cosa si è fatta molto confusione e intenzionalmente anche molta disinformazione. Noi ed i francesi abbiamo fatto uno studio completo su tutte le opere possibili e immaginabili che si potrebbero rendere necessarie nei prossimi 50 anni. Tutto l'intervento sui 300 chilometri costerebbe tra Italia e Francia, con una quota maggioritaria a carico dei nostri cugini d'oltralpe perché il tragitto da loro è molto più lungo di quello italiano, circa 24 miliardi di euro: 10 miliardi per l'Italia, 14 per la Francia. Abbiamo selezionato gli interventi indispensabili per fare il salto di qualità, distinguendoli da quelli la cui decisione è in funzione dell'andamento commerciale del successo dell'operazione. Il salto di qualità è far andare i treni in pianura e non farli arrampicare a 1.280 metri e passare in una galleria del 1871. La prima cosa da fare è quella dei due nodi di Susa e Saint Jean de Maurienne. Questo intervento trasforma la linea ferroviaria in una linea di pianura. Un esempio: il tempo di percorrenza da Torino a Chambéry che oggi è di 152 minuti scenderebbe a 73, meno della metà. E a parità di trazione, con lo stesso unico locomotore, anziché portare 1.050 tonnellate di merci se



ne potranno portare 2.050. La costruzione del tunnel di base costa complessivamente 8,5 miliardi di euro, coperto per il 40% dalla Commissione europea. La quota italiana per questo intervento sarebbe di 2, 8 miliardi di euro in dieci anni. A Susa è prevista la costruzione della stazione internazionale con la possibilità di fermata dei treni della neve.

È possibile quantificare le ricadute occupazionali dell'opera?

Si tratta per ora di stime fatte sul progetto preliminare e potremo essere più precisi solo quando ci sarà tra qualche mese il progetto esecutivo. Il cantiere di Susa per il tunnel di base (lungo 57 chilometri proprio come il Gottardo ed il Brennero, di cui solo 12 chilometri in Italia) richiederà complessivamente 2 mila addetti. Ma il cantiere dovrebbe generare altri 4 mila posti di lavoro nell'indotto. Parliamo poi di tre milioni di pernottamenti e di altrettanti pasti in dieci anni per il sistema ricettivo della Valle. A questi si vanno ad aggiungere solo a Susa, circa 200 posti di lavoro permanenti per la gestione della stazione.

C'è il rischio di infiltrazioni mafiose. Come difendersi?

Questo è un tema molto delicato. Chi bandirà gli appalti è un soggetto di diritto francese, con una sede operativa in Italia ma con sede giuridica in

Francia dove non esiste una specifica normativa antimafia. Dovranno essere presi quindi provvedimenti ad hoc. Da parecchi mesi è stato costituito un organismo apposito in Italia (Gitav, Gruppo interforze Tav, composto da esperti dei vari settori che si occupano di antimafia, come la Dia, i Carabinieri ed altri) che hanno già avviato una azione di ricognizione preventiva con il compito di controllare tutti gli atti e gli interlocutori che a qualsiasi titolo entrano in gioco nella Torino-Lione.

Come garantire condizioni di sicurezza per i lavoratori dei cantieri?

Per quanto riguarda questo aspetto abbiamo esperienze importanti, come quelle delle Olimpiadi di Torino 2006 ma possiamo anche capitalizzare quelle del Brennero e del Gottardo. Mettere insieme le buone pratiche che si sono cumulate per affrontare un tema che per noi ha la dovuta centralità.

Quali compensazioni sono previste per la Val di Susa?

Siamo favorevoli a un programma di accompagnamento alla realizzazione dell'opera ovvero sistemazioni idrogeologiche, valorizzazioni ambientali e agricole, riassetto urbani. Partendo dal 5% dell'ammontare dell'opera, come prevede la legge, e cioè dai 135 milioni di euro disponibili si possono fare tante cose per riqualificare il territorio e fare

in modo che l'opera non sia solo subita, ma elemento di sviluppo.

Il prossimo 11 aprile ci saranno gli espropri dei terreni nell'area del cantiere di Chiomonte. Lei nelle ultime settimane è stato posto sotto protezione perché considerato a rischio per il ruolo che svolge nell'ambito dell'Osservatorio. Ha paura?

No. Credo che sia stata una misura supplementare, cautelativa, probabilmente determinata dal fatto che in una recente intervista ho detto con una chiarezza inusuale che le parti più violente degli ultimi scontri in Val Susa non erano degli infiltrati ma degli invitati. Ho detto anche, e lo confermo, che c'è qualcuno che manovra con sapienza il rubinetto della violenza, facendone cadere qualche goccia quando serve o chiudendolo del tutto per restituire una immagine pacifica a una componente importante del movimento No Tav. Per quanto riguarda gli espropri occorre fare chiarezza. La Val di Susa è formata da 1 milione e 270 mila ettari, il cantiere di Chiomonte da 7 ettari che equivale quindi allo 0,0005 del territorio. Di questi sette ettari, gli espropri riguardano terreni grandi quanto un campo di calcio e mezzo. Questo terreno si trova sotto il viadotto dell'autostrada dove furono spalmati i detriti della sua lavorazione. Non c'è attività agricola. Non c'è insediamento boschivo di qualità. Questo ettaro e mezzo appartiene a 63 proprietari. Non i darà luogo ad un esproprio ma a una occupazione temporanea per 5 anni di durata del cantiere, pagando ciò che prevede la legge, dopo di che i terreni vengono risistemati e retrocessi ai singoli proprietari. L'area è già stata delimitata. L'11 aprile arriveranno i singoli proprietari, ci sarà l'esame della consistenza dei singoli lotti e dal giorno successivo cominceranno le lavorazioni in modo da essere pronti a metà giugno per l'avvio dei lavori veri e propri della galleria geognostica identica, analoga alle tre già costruite fatte e finite in Francia.

Alla fine, questa Torino-Lione si farà o no?

Nonostante la barabanda e le forti opposizioni all'opera, negli ultimi anni la Commissione europea ha indicato tra le prime dieci priorità europee proprio la Torino-Lione, con la proposta di portare il finanziamento pubblico europeo a fondo perduto dal 27 al 40%.

Rocco Zagaria