

## “Il cantiere di Chiomonte dimostrerà all’Europa che stiamo facendo sul serio”

DALLA PRIMA

“Non volevamo un progetto da calare sul territorio per poi mitigare gli effetti indesiderati e remunerare i danni perché questa sarebbe stata una logica fallimentare. Il nostro obiettivo è quello di non provocare danni e, anzi, di generare valore aggiunto per il territorio”. Come? “Trasformando le criticità in opportunità”. Qualche esempio? “La stazione internazionale di Susa. Collocando questa città nel cuore delle reti Ten, le reti di trasporto ferroviario europee. Qui potranno fermare non tutti i treni internazionali, ma certamente quelli turistici, che arriveranno da Londra, Parigi, Napoli, Venezia”. Di più: “Questa linea correrà da St. Jean de Maurienne a Settimo per l’88 per cento in galleria. Con due spazi a cielo aperto, quello di Susa (2,8 km) dove oltre alla stazione internazionale ci sarà anche il posto di controllo del tunnel che darà lavoro ad almeno 150 tecnici. E quello di Orbassano, lungo 5 km. Poi c’è la piana delle Chiuse, dove la galleria dell’interconnessione corre per un tratto a cielo libero per ragioni di sicurezza”. E anche la cantierizzazione e il trasporto dei materiali di scavo “non avranno impatti sul territorio. Su 18,4 milioni

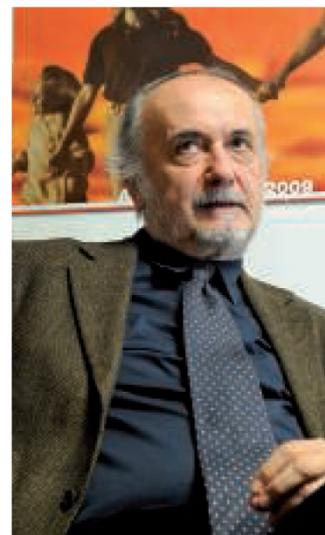
di metri cubi, la metà sarà riutilizzata per l’armatura delle gallerie, un’altra parte sarà “venduta” a un prezzo stimato tra 10 e 20 euro a metro cubo come materiale edilizio (e il 50 per cento dell’introito economico tornerà ai territori interessati dall’opera) e la rimanenza, non adatta ad essere riutilizzata, sarà caricata sui treni e portata via, nei siti di stoccaggio individuati dalla regione”.

La Ue però adesso sta marcando stretto Italia e Francia, che devono mettersi d’accordo per ripartire i costi complessivi dell’opera. “L’accordo di Torino del 2001 tra Italia e Francia deve essere aggiornato. Anche perché la tratta internazionale, rispetto al vecchio progetto è stata prolungata di dieci km; prima arrivava a Bruzolo, adesso è a Chiusa San Michele. La discussione è in atto. E credo che un accordo ci sarà. I due Presidenti della Repubblica, i due premier ci tengono all’immagine non credo proprio vogliano fare brutta figura. Sono abbastanza sicuro che un accordo, magari all’ultimo minuto dell’ultimo giorno utile, arriverà”.

I problemi però potrebbero nascere non a Roma e neppure a Parigi ma a... Chiomonte. Il luogo dove si dovrà

iniziare a scavare, in tarda primavera, probabilmente a maggio. “E qui ci sono diverse ragioni tecniche per iniziare e una ragione politica. Quelle tecniche riguardano l’analisi geologica e delle tecnologie di scavo. Quella politica riguarda... la praticabilità del campo, dobbiamo dimostrare che l’unico scavo geognostico previsto in Italia si può fare e si farà”. Senza invasioni di campo da parte dei tifosi? “Quanto meno con tifosi che si limitino a puri atti dimostrativi...” E qui Virano è chiaro: “Se il cantiere di Chiomonte non parte la Torino-Lione è finita. E la questione non finirebbe lì, perché l’Italia sarebbe chiamata a pagare tra 1 e 2 miliardi di euro per risarcire l’Europa (che ha già erogato finanziamenti) e la Francia che ha già scavato tre discenderie, dopo aver espropriato terreni e lavorato per anni”. Crede che questo serva a convincere i No Tav a lasciare campo libero ai cantieri? “Dico solo che di fronte a tutto questo ognuno si assumerà le proprie responsabilità”.

Intanto si attende la convocazione del tavolo istituzionale di Palazzo Chigi. “Sarà convocato prestissimo. Doveva riunirsi dopo la presentazione del progetto, avvenuta



Mario Virano, mercoledì pomeriggio nella redazione de La Valsusa

il 30 giugno. Era addirittura stata fissata la data il 14 ottobre, poi è saltata più volte per l’infittirsi dell’agenda politica del governo. La settimana scorsa a Roma c’è stata una prima riunione preparatoria tra Governo, Regione, Provincia. Proprio Regione e Provincia dovranno stabilire la rappresentanza degli enti locali al tavolo istituzionale”.

E il progetto nazionale da Chiusa a Settimo quando sarà reso noto? “Rfi, cioè le Ferrovie italiane, hanno sempre sostenuto di attendere un via libera per poterlo fare così come. Ltf l’ha avuto dalla Commissione Intergovernativa. Con il ministro Matteoli ho sostenuto che il voto unanime del Parlamento sulla Torino-Lione dello scorso 18 ottobre fosse sufficiente. Il ministro sta sollecitando Rfi a rendere finalmente pubblico il progetto”.

BRUNO ANDOLFATTO