

## L'intervista

Il presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione replica alle critiche di Perino, portavoce dei "No Tav"

# “Ecco perché il supertreno porterà vantaggi in Valsusa” Virano: e i cantieri dureranno 10 anni, non 20

PAOLO GRISERI

**A**LLE preoccupazioni della val di Susa c'è una risposta. O almeno per le principali critiche sollevate domenica su «Repubblica» dal leader dei No Tav, Alberto Perino, Mario Virano ha una replica: «Alcune critiche, a mio avviso, sono infondate, e provo a spiegare perché. Altre non possono riguardare la ferrovia», dice il presidente dell'Osservatorio alla vigilia di quello che tutti considerano un passaggio decisivo per la Torino-Lione, l'avvio del cantiere a Chiomonte. Architetto Virano, il primo problema è quello dell'utilità: se tra Torino e Bardonecchia passano oggi 21 treni merci al giorno, meno di quanti ne passavano negli anni Settanta, ci spiega a che cosa serve fare una nuova ferrovia?

«È vero che oggi passano 21 treni merci al giorno, ma c'è un motivo. Da cinque anni si sta lavorando per abbassare il livello dei binari sotto la galleria del Frejus in modo da consentire il passaggio dei carri con i container. A differenza del passato, oggi gran parte delle merci viaggia in container e la sagoma della vecchia galleria era troppo piccola. In questi mesi i merci viaggiano a senso alternato sotto la galleria perché c'è il cantiere. Quest'estate i lavori finiranno e progressivamente torneremo ai 140 treni giornalieri di una volta».

E' vero che si raddoppierà il tunnel autostradale del Frejus? E se sì, che senso ha aumentare il numero dei tir se si vogliono trasferire le merci su ferrovia?

«Sto ai fatti. I fatti dicono che la galleria in costruzione a fianco dell'attuale tunnel stradale del Frejus è una galleria di servizio. So anch'io che potrebbe essere utilizzata come seconda canna della galleria stradale ma anche in quel caso questo non farebbe aumentare il numero dei Tir. Che il traffico si svolga dentro una sola galleria o in due, non fa differenza: la sua intensità dipende dalla cadenza. E in base alle norme di sicurezza oggi in vigore ci sarà sempre un Tir ogni 150 metri per ogni senso di marcia».

Dove finirà la terra scavata



### Chiomonte

Prendo atto che c'è chi la considera l'ultima occasione per fermare l'opera. Spero non diventi una battaglia



### Il traffico

I treni si sono ridotti a 21 al giorno perché da 5 anni si lavora a allargare la galleria: dall'estate si tornerà a 140

per realizzare 60 chilometri di galleria?

«Il cinquanta per cento verrà riutilizzato nel cantiere e l'altra metà sarà messo sui treni e andrà lontano sia dalla valle di Susa, sia dalla valle della Maurienne».



### I costi

Non è vero che la parcella della Cmc è lievitata di 60 milioni: i 140 milioni attuali includono altri lavori



### L'autoFrejus

So anch'io che il tunnel di servizio potrebbe essere usato come raddoppio, ma il numero dei Tir non aumenterà

### PRESIDENTE

L'architetto Mario Virano

essere un fatto positivo».

Come mai nelle carte manca il progetto della recinzione del cantiere di Chiomonte? Ve lo siete dimenticati?

«Non ce lo siamo dimenticati. Abbiamo ritenuto saggio non rivelare in anticipo dove passerà la recinzione. So che questo non fa piacere al movimento No Tav ma non ci si può chiedere di essere autolesionisti».

Come mai l'appalto per il tunnel di Chiomonte è di 140 milioni e quello di Venaus era di 80? La Cmc di Ravenna avrà 60 milioni in più?

«I 140 milioni di Chiomonte comprendono diverse opere, non solo il tunnel geognostico. Salvo leggeri adeguamenti, il valore dell'appalto di Cmc è in linea con quello che la stessa ditta aveva vinto per Venaus».

La questione di fondo è: che cosa ci guadagna la valle ad avere vent'anni di cantieri?

«Intanto i cantieri dureranno dieci anni».

Siamo sicuri?

«Questo è l'impegno che Italia e Francia hanno assunto e lo rispetteranno».

Che cosa ci guadagnano a Susa?

«Diventeranno una delle poche valli turistiche ad avere una stazione ferroviaria internazionale. E da Torino a Susa ci sarà una ferrovia metropolitana che legherà la valle alla città. C'isono anche altri vantaggi. Questi sono i primi due che mi vengono in mente».

E' vero che mancano i soldi e che si farà una sola canna del tunnel di base?

«Le norme europee impongono che i nuovi tunnel siano tutti a due canne e così sarà. Ricordo che l'avvio dei lavori per il tunnel di base è previsto dal cronoprogramma per il novembre del 2013».

Sarà battaglia quest'estate in val di Susa?

«Mi auguro di no».

Questo è quel che si augura. Ma che cosa crede che accadrà?

«Leggo che c'è una parte degli oppositori che prevede a Chiomonte la madre di tutte le battaglie. Spero che non sia così. Prendo atto che c'è chi ritiene che sia l'ultima occasione per impedire di realizzare l'opera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA