

Commissione Intergovernativa sull'alta velocità Torino-Lione

# Masera si dimette, nella Cig entra Virano

CHI SE N'È ACCORTO per primo, lunedì, manco a dirlo, è stato il parlamentare torinese del Pd Stefano Esposito: "Le dimissioni del presidente della Commissione intergovernativa Rainer Masera sarebbero state presentate nei giorni scorsi e rappresentano un fatto spiacevole". Poi il sollecito: "Venga individuata una personalità autorevole, prestigiosa". Esposito si lancia e propone "due figure che possono ricoprire bene questo ruolo e sono Sergio Chiamparino e Mario Virano". Non passano manco 24 ore che il grido di dolore del peones torinese del Pd viene raccolto. E dal Governo arriva la nomina di Virano a capo della delegazione italiana nella Cig. Ma precisa la nota del Ministero delle Infrastrutture, "l'avevamo già designato da qualche giorno. Le dimissioni di Masera erano state formalizzate il 28 giugno, alla scadenza dell'incarico". Ed è stato il ministro Corrado Passera a confermare a Virano il forte appoggio suo personale e dell'intero Governo per la realizzazione della Tav.

Per lo stesso Virano il messaggio è forte e chiaro. Dal Governo - dice - arriva ancora una volta un segnale molto forte della volontà di realizzare la Tav Torino-Lione.

Toccherà quindi a lui af-



Rainer Masera

frontare i nodi che la Tav si troverà a sciogliere nei prossimi mesi, a cominciare dalle richieste fatte nei giorni scorsi dalla Francia che vuole un nuovo trattato internazionale dall'Italia e altre risorse finanziarie dall'Unione Europea. La Cig è il luogo dove sciogliere questi nodi prima del "via libera" dei Governi: sono della Cig tutte le competenze sulla tratta internazionale della Torino-Lione, che va dalla stazione di Susa a quella di Saint Jean de Morienne (Francia).

Insomma, adesso Virano si occupa di Torino-Lione da tre angolazioni diverse: presidente della Cig, commissario di Governo, presidente dell'Osservatorio Tecnico.



Mario Virano

servatorio Tecnico. "Ma l'oggetto è sempre lo stesso", spiega Virano che aggiunge: "Nella Cig mi occuperò dei rapporti con la Francia e con l'Unione Europea mentre come presidente dell'Osservatorio Tecnico, da anni, curo i rapporti con il territorio interessato dalla linea. Il ruolo di Commissario Governativo, poi, serve a legittimare la presidenza dell'Osservatorio".

Non siamo di fronte a una sorta di Santissima Trinità della Tav dunque. "No. Piuttosto a una normalizzazione di una situazione che, nel 2005, era giunta a un livello di tensione insostenibile. E che ora viene gestita al pari di tante altre come, ad esempio, quella

del Brennero". Tutto più semplice più rapido anche perché, dice Virano, "così si accorcia la catena del comando, anzi del servizio". E dei dubbi sollevati dalla Francia cosa dice? "Che succede esattamente quel che è successo nel 2003. Siamo di fronte a un cambio di Governo. Anzi, di maggioranza. Ed è normale che voglia fare una ricognizione sulle 15 infrastrutture previste di cui 14 interessano solo il territorio francese mentre una, la Torino-Lione, è internazionale. Ed è stato lo stesso Luis Besson, presidente della Cig, a dirmi che loro non considerano più la Torino-Lione un progetto ma un cantiere. Del resto hanno speso 800 milioni di euro in questi anni e hanno scavato già 9 km di gallerie. E non credo vorranno usarle come cantine per lo champagne o per la coltivazione di champagne". E allora perché questi dubbi? "Ma è chiaro. I francesi non mettono in discussione la tratta internazionale, con il tunnel e le stazioni internazionali. Piuttosto vogliono capire, nella tratta francese, che cosa serve subito e cosa invece è differibile, esattamente come è stato fatto con la "Torino-Lione low cost". E credo che la cosa valga soprattutto per il tratto tra Lione e Chambéry".

BRUNO ANDOLFATTO