

Audizione di Mario Virano nella Commissione Infrastrutture del Consiglio Provinciale

## Tutto quel che volevate sapere sulla Torino-Lione



Mario Virano

“Non mettere limiti di tempo a Virano è un errore”. Il sussurro arriva da un consigliere provinciale, piuttosto provato dal caldo e da due ore di cifre, tabelle, grafici spiegati con dovizia di particolari dal Presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione. E' venerdì 25 febbraio e a Torino, nella sede della Provincia di Palazzo Cisterna, si riunisce la IV Commissione, quella che si occupa di infrastrutture.

L'unico a non apparire stanco pare proprio lui, Mario Virano, che va avanti imperturbato come un caterpillar a dimostrare come la nuova linea ferroviaria sia cosa buona e giusta. Non sappiamo se fonte di salvezza, certamente di nuovo lavoro anche per i valsusini.

In mezzo ai consiglieri, oltre a qualche cronista, alcuni irriducibili No Tav come Paolo Prieri e Luca Giunti che, al termine della seduta, avranno un acceso diverbio col presidente dell'Osservatorio.

“Attenzione a considerare la Torino-Lione come una questione solo valsusina o piemontese, perché non è così”, attacca Virano che manda in pensione il vecchio corridoio 5 per sostituirlo con il quadrante ovest dell'Europa e la nuova linea che si inserisce su un'area di interscambio che vale qualcosa come 150 miliardi di euro, da Algeciras sullo Stretto di Gibilterra, a Budapest. E per dimostrare che la To-Lione non è “una cattedrale nel deserto”, Virano usa lo zoom e ingrandisce la cartina. Adesso siamo nella Macroregione ALPMED, mica in Padania. Un'entità composta da Liguria, Piemonte, Provence-Alpes-Cote d'Azur, Valle d'Aosta: 19 milioni di abitanti, 1,8 milioni di imprese, 26 mila euro di Pil per abitante, 106 miliardi di euro di esportazioni nel 2010, 107 milioni di turisti. Ebbene, la Torino-Lione passa nel mezzo e collega le due capitali di questo che “per abitanti e reddito equivale a uno stato europeo”.

E il traffico merci? “Non è vero che sia in calo”, dice Virano. “Anzi, è calato nel 2009, per effetto della crisi economica e ora è in ripresa”. Di più: “La direttrice Italia-Francia è la seconda per rilevanza dopo quella verso l'Austria e la Germania, ma è anche quella con il maggiore squilibrio modale a danno della ferrovia”. Virano poi sfata poi il mito che il traffico merci ferroviario sia in ca-



Quanto costa la Torino-Lione low cost

Non c'è più il tunnel Orsiera e viene usata la linea storica



lo ovunque e, con una slide, mette in luce come anzi, sia in vertiginoso aumento lungo il Sempione-Loetschberg, e sia calato sotto il vecchio traforo ferroviario del Frejus solo a

causa del cantiere aperto nel 2002 per abbassare l'asse del ferro nella galleria aperta nel lontano 1871 e consentire il passaggio di convogli più...ingombranti.

Ma perché il vecchio traforo, ammodernato, non basta più? Una tabella con tutti i tunnel ferroviari scavati tra fine '800 e inizio '900 rivela come, le tecnologie, in quegli anni

permisero di realizzare gallerie lunghe al massimo 19 km, come il Sempione. “Ma dal 2000 si possono scavare gallerie ai piedi della montagna, di lunghezza nettamente maggio-

re. Così fino al 2050 ci sono i 34,6 km. del Loetschberg, i 57 del Gottardo, i 27,4 del Semmering, i 32,9 del Koralm, i 55 del Brennero e i 57 della Torino-Lione”. Lunghezze che permettono di abbattere le pendenze dei binari posati per raggiungere i tunnel di confine: la Torino-Lione. Così per raggiungere il megatunnel scavato tra Susa e St. Jean de Maurienne, la linea avrà una pendenza massima del 12,5 per cento contro il 33 della linea storica.

E i costi? Il progetto preliminare, tutto compreso, della Torino-Lione è di 24,7 miliardi di euro: 9,8 la tratta nazionale francese, 10,5 per la tratta comune (tunnel di base, Stazione Internazionale, Tunnel dell'Orsiera), 4,4 per la tratta nazionale italiana.

Cifre che non è possibile rastrellare in un'unica soluzione. “E che ci hanno convinto a realizzare il progetto per fasi, sulla base delle priorità. Ecco quindi la prima fase, che comprende lo scavo del tunnel di base Susa-St. Jean de Maurienne. La costruzione delle due Stazioni Internazionali nelle due località. E da lì in giù, sul versante italiano, abbiamo dato ragione a chi sostiene che l'attuale linea, tra Bussoleno ed Avigliana, è più che sufficiente. Per cui ci sarà l'interconnessione tra la nuova linea e quella storica a Bussoleno. Linea storica che sarà ammodernata con gli accorgimenti del caso, come le barriere antumore, rinviando la decisione sul se e quando realizzare il tunnel dell'Orsiera tra Susa e Chiusa San Michele.

Da Avigliana, il collegamento punterà su Orbassano, passando sotto la collina morenica per poi puntare, con la gronda Merli, verso Settimo dove si collegherà alla Torino-Milano.

I costi di questa che è stata definita Torino-Lione low cost? Presto detto: 8 miliardi e 200 milioni di euro, 2.849 milioni sostenuti dall'Italia, 2.071 dalla Francia, 3.280 dall'Unione Europea. Costo eccessivo? Secondo Virano no. Anzi. Del tutto sostenibile. Come dimostra il confronto con altre infrastrutture italiane in progetto: la Napoli-Bari (5,3 miliardi di euro), la Treviglio-Brescia (4,1 miliardi), la Verona-Padova (5,3 miliardi) il terzo valico dei Giovi (6,2 miliardi di euro)

BRUNO ANDOLFATTO