

INTERVISTA

Mario Virano

Commissario del Governo per la Torino-Lione

# Entro dicembre prima gara Tav

«Fino al 2015 Italia e Francia dovranno stanziare circa un miliardo in totale»

PIEMONTE



**Maria Chiara Voci**  
TORINO.

Torino-Lione, avanti tutta. Entro dicembre (questo l'obiettivo) sarà pubblicata da Ltf la prima gara d'appalto per la realizzazione, lato Francia, di una galleria di esplorazione che, a differenza di quelle realizzate fino a oggi, è già parte integrante del tunnel di base e vale 530 milioni. L'opera va dunque avanti, anche nei passaggi tecnici dell'iter. Non nasconde la soddisfazione Mario Virano, commissario di Governo per la Torino-Lione e presidente dell'Osservatorio tecnico, dopo che, non più tardi di ieri, il presidente del Consiglio Mario Monti ha confermato che la Torino-Lione si farà (si veda servizio a pagina 5) e sarà uno degli argomenti al centro del 30° incontro bilaterale Italia-Francia, in programma a Lione a dicembre. Lunedì, il ministro Cancellieri ha annunciato la visita, entro settembre, dello scavo di Chiomonte e il rafforzamento delle forze dell'ordine a presidio del cantiere per lo scavo esplorativo, anche alla luce degli scontri dello scorso week end. Virano, nella doppia veste di commissario di Governo per la Torino-Lione e presidente dell'Osservatorio tecnico, è anche il nuovo presidente, al posto di Rainer Maseira, della delegazione italiana nella Conferenza intergovernativa per la Torino-Lione.

**Come inciderà il suo doppio ruolo nell'iter dell'opera?**

Dal punto di vista operativo, non ci saranno differenze. L'Osservatorio e la Conferenza intergovernativa sono due realtà ben distinte e continueranno a operare, ciascuna verso i propri obiettivi. Già in passato ho sempre preso parte alle riunioni della Cig. È tuttavia ovvio che il nuovo incarico mi permetterà di stringere un rapporto più diretto con la controparte francese.

**Che impegni attendono in autunno l'Osservatorio?**

Continueremo la governance sul progetto definitivo della tratta internazionale, fino alla conclusione fissata entro il 9 gennaio 2013, e affiancheremo lo sviluppo del progetto della stazione di Susa, affidato in estate alla cordata di Kengo Kuma. Proseguirà l'approfondimento per l'utilizzo dei 10 milioni già messi a disposizione della Valsusa dallo Stato in conto compensazioni (oltre ai 20 per il nodo di Torino, ndr). Con un documento ufficiale, i sindaci hanno individuato 4 filoni, che sono la smart valley, l'energia, la messa a norma di edifici pubblici, a partire dalle scuole, e il consolidamento dell'assetto idrogeologico. Su questi temi, dovremo presentare un pacchetto di proposte operative.

**Quali invece le scadenze della Cig?**

In autunno sarà convocata una riunione per dare il via libera alla gara dello scavo fra La Praz e Saint Martin la Porte, opera che anticiperà il tunnel di base. Inoltre, saremo impegnati nella stesura di un dossier sull'opera, che sarà utilizzato in occasione del vertice Italia-Francia di dicembre. Infine proseguirà l'impegno per la definizione degli impegni finanziari

e per l'applicazione del trattato Italia-Francia, siglato il 30 gennaio scorso, che deve essere ratificato dai Parlamenti con due simmetriche leggi di conversione.

**Quale spesa dovranno affrontare sul breve periodo, i Governi per l'avvio dei lavori?**

Entro il 2015, Italia e Francia dovranno spendere la propria quota di cofinanziamento, a fronte dei 671,8 milioni già messi a disposizione dalla Ue. La quota di contributo europeo varia dal 27/30 al 50%, a seconda che si tratti di lavori veri e propri o di opere, come nel caso della galleria in partenza in Francia, che possono ancora considerarsi propedeutiche alla fase di progettazione, anche se fanno già parte del tunnel. Tenuto conto di queste variabili, la spesa presunta per i due Stati si aggira fra i 450/500 milioni ciascuno.

**Per cosa saranno impiegati i soldi, oltre alla galleria La Praz-Saint Martin?**

In Francia è in fase avanzata il progetto del camerone di Modane, interscambio fra le due canne del tunnel di base. Sul lato italiano, la Cig lavorerà per capire se è possibile anticipare la progettazione definitiva di uno dei due tunnel di raccordo da 1,9 km fra Susa, dove esce la galleria transfrontaliera, e l'aggancio con la linea storica a Bussoleno. Mandare in gara quest'opera in anticipo consentirebbe di portare i binari dentro l'area dell'autoporto e gestire interamente su ferrovia lo smaltimento dei materiali di risulta del cantiere.

**L'arrivo della prima gara fugge anche i dubbi sulla volontà dell'Eliseo di andare avanti?**

La Francia ha più volte - com-

preso ieri - ribadito la volontà di procedere. Oltralpe sono già stati realizzati 9 km di gallerie per circa 800 milioni, senza altro obiettivo se non realizzare la Torino-Lione. Per quello che riguarda la tratta nazionale, che in Francia è ben più lunga di quella italiana, il Governo sta semplicemente valutando l'opportunità di procedere, così come farà l'Italia, con una costruzione per fasi.

**Non c'è il rischio che la Torino-Lione si riduca, in mancanza di risorse nazionali, al solo tunnel di base?**

No. Si andrà per fasi, ma sarà realizzato l'intero progetto. Sulla tratta italiana l'iter sta andando avanti e contiamo di ottenere entro fine anno il pronunciamento del ministero dell'Ambiente sul progetto preliminare.

**I dubbi sollevati dalla Francia in estate avevano come obiettivo indurre la Ue a intervenire finanziariamente anche sulle tratte nazionali?**

Non è un mistero, il tema è presente da sempre. Ovviamente si tratterebbe di una quota minore, intorno al 10-20 per cento.

**Intanto, però, intorno all'unico cantiere propedeutico aperto in Italia continuano le azioni di protesta.**

I disordini di questi mesi estivi sono stati opera di un numero limitato di soggetti, molti dei quali non della valle. Spesso si è trattato di atti di puro teppismo, mentre l'ultima marcia pacifica del Movimento ha radunato, da fonte attendibile, circa 1.500-2.000 persone. Si tratta di una soglia fisiologica di dissenso, che ha il diritto di coesistere, ma senza impedire i lavori. Sulla Torino-Lione si va avanti, senza ombra di dubbio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## GLI IMPEGNI

«Il nove gennaio 2013 scade il termine per il progetto definitivo della tratta internazionale»

**IL CRONOPROGRAMMA**

**Settembre**

● Visita del ministro Annamaria Cancellieri a Chiomonte, dove è in corso di completamento in queste settimane la berlinese di rinforzo della galleria del tunnel esplorativo. A breve dovrebbe iniziare lo scavo dei primi metri con tecnica tradizionale. Poi arriverà la talpa per procedere con scavo meccanizzato

**Dicembre**

● 30esimo vertice bilaterale Italia-Francia a Lione. La Torino-Lione sarà uno dei temi al centro del confronto fra il

presidente Monti e il premier francese Hollande

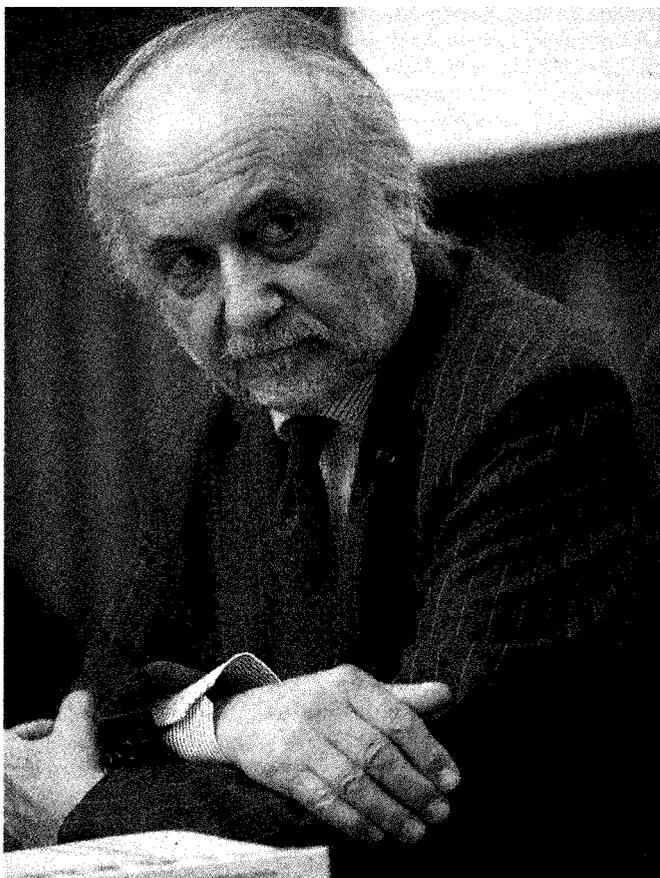
**Fine anno**

● Attesa la pubblicazione della prima gara d'appalto per la realizzazione, lato Francia, di una galleria di esplorazione che, a differenza di quelle realizzate fino a oggi, è già parte integrante del tunnel di base. Lo scavo, che sarà poi inglobato in una delle due canne del traforo e vale circa 530 milioni, correrà in Maurienne fra le discenderie di La Praz e Saint Martin La Porte e servirà a sondare ulteriormente la natura dei terreni

**LA PAROLA CHIAVE**

**Tunnel di base**

● Si tratta del tunnel transfrontaliero tra Italia e Francia che rappresenta il cuore dell'Alta velocità Torino-Lione. L'imbocco in territorio italiano è previsto a Susa, dove sarà realizzata la stazione internazionale progettata da Kengo Kuma. La tratta internazionale costerà 8,2 miliardi di euro



**Commissario.** Mario Virano è rappresentante del Governo per la Tav

