

Torino-Lione: dal Projet Financing al Progetto Fantasma (Valle di Susa, 18 luglio 2010)

“Non sarà solo un buon progetto, dovrà essere il progetto infrastrutturale più bello del mondo!” Così, l’architetto Mario Virano al castello del Valentino (esagerata sede della facoltà di architettura della capitale sabauda) il 15 dicembre 2008 in occasione della presentazione dell’ennesimo libro scritto per celebrare la Grandeopera che non c’è. Sono passati altri due anni, sono ormai ventuno da quando l’allora sindaco di Torino Valerio Zanone (già ministro e segretario del poi defunto Partito Liberale) aprì il primo di un non conteggiabile numero di convegni promozionali per radunare la Meglioimprenditù attorno al progetto di scavo di una galleria ferroviaria che si annunciava fin da allora come la più lunga al mondo (nonostante le mancassero oltre dieci chilometri aggiunti via via che le consulenze sedimentavano e le relative parcelle arricchivano “tecnici” e politici di riferimento). Da allora è cambiato tutto: in quel che resta dell’Italia, alla seconda repubblica, costruita sulle macerie della prima, è ormai subentrata la suburra che si è “fatta” governo. Al sistema economico globale che muoveva i primi trionfali passi verso la privatizzazione di ogni risorsa collettiva è subentrato un direttorio a geometria variabile (da 8 a 20 a seconda della capienza dei bordelli destinati a ospitare governanti e cortigiani) che si è arrogato il diritto di salvare dal crack le grandi banche d’affari sovranazionali coi soldi dei cittadini dei singoli paesi, salvo ritrovarsele un attimo dopo pronte a far fallire gli stessi stati da cui sono state tenute artificialmente in vita...

L’Unione Europea è decaduta dal libro bianco di Jacques Delors al block-notes nero di Manuel Barroso e dalla promessa di finanziare alcune migliaia di chilometri di “corridoi trans-europei” alla possibilità di coprire parte delle spese della sola progettazione di alcune centinaia di metri di raccordi transfrontalieri che dovrebbero connettere ferrovie con tensioni di alimentazione, sistemi di sicurezza e geometrie non di rado addirittura incompatibili! Per non dire di autostrade che non vanno d’accordo neanche nei colori della segnaletica (qualcuno ha provato a immaginarsi quanto costerebbe adeguare la sola segnaletica francese a quella del resto d’Europa o cambiare mano in Gran Bretagna?)...

In questo quadro e alla fine di un anno, il 2005, drammatico per le sorti dello stesso diritto democratico dei cittadini a difendersi dalla prepotenza dei faccendieri che volevano comunque avviare i cantieri (perché questo resta il vero obiettivo dei promotori delle Grandiopere destinate a garantire il più a lungo possibile il trasferimento di tanto denaro pubblico in poche tasche private) un governo di destra (il Silvio Berlusconi 1°) non trovò niente di meglio che affidarsi alla fama di “negoziatore” di un architetto dell’“odiata sinistra”, Mario Virano. Nasce così, l’ambiguo ruolo dell’Osservatore-Commissario; vale a dire di una figura destinata ad assommare la delicata funzione di “garante” della reale necessità di un’opera con quella di organizzatore della sua realizzazione. E ci mette cinque lunghissimi anni nel tentativo (che inizialmente pareva poter riuscire) di dividere i cittadini dai loro sindaci (in uno dei pochi posti d’Italia in cui si era creata una così rara alleanza). Grazie all’appartenenza allo stesso partito ma alla ben diversa collocazione gerarchica riesce a blandire i più disponibili tra loro con abili “giochi da tre carte”, spingendosi fino a “confortare” la tesi sulla inutilità di una nuova ferrovia nei verbali dei primi “quaderni” (destinati a ratificare la *sua interpretazione autentica* di quanto oggetto di confronto nell’Osservatorio tecnico dove esperti di fiducia delle parti in conflitto avrebbero dovuto potersi confrontare pariteticamente): vi si riconosce, infatti, che l’utilizzo di quella esistente è ben al di sotto di un terzo della sua capacità!

Ma il suo “capolavoro di architettura politica” (se il Palladio è passato alla storia per l’essenzialità delle linee delle sue dimore il nostro sarà ricordato per la ridondanza delle *definizioni del nulla*). Cosa che però gli consente di verbalizzare di suo pugno, ma nome collettivo, (e in un luogo simbolo della storia franco-piemontese, Pràcatinat), un preteso “accordo” tra proponenti l’opera e sindaci in maggioranza contrari ad essa che verrà venduto in Francia e in Unione Europea come via libera alla apertura dei cantieri propedeutici alla sua realizzazione. Che la bugia sia convincente (anche grazie alla grancassa dei giornali quasi tutti di proprietà di “editori-costruttori”) lo si ricava dalla consegna della Legion d’onore (quella stessa che Jean Paul Sartre rifiutò di ritirare) frettolosamente concessa

dai francesi, dalla proposta del sindaco uscente e dell'Unione industriali torinese di candidatura bipartisan a futuro sindaco subalpino, ma – soprattutto – dalla concessione (prudente) di una sorta di “linea di credito” da parte della Commissione Europea pari a 671 milioni di Euro e a patto che le opere preliminari siano davvero eseguite. Nel frattempo *l'anticipazione autentica* del costo preventivo che lo stesso commissario-osservatore divulga ai media amici tocca la cifra tonda di 20.000 milioni di euro (lo scrivo in milioni perché sia più evidente il raffronto con l'eventuale “modesto” rimborso UE)! Il che autorizza Alessandro Sortino e Ilaria d'Amico in una memorabile inchiesta di Exit a “battezzare la Torino Lione come LA GRANDE OPERA: quattro ponti sullo stretto di Messina!

(Qualche mese dopo scopriremo che per raccattare 2 miliardi in più il Ministrotremonti ha dato il primo ma irreparabile colpo di piccone al sistema previdenziale, alla sanità e ai servizi di tutto un paese...).

E a proposito di piccone e all'elmetto giallo da cantiere con cui ama farsi fotografare l'architetto-commissario le condizioni poste dalla UE sono stringenti: debbono partire almeno i sondaggi geologici, quelli che si scavano con le trivelle in verticale, come quelle della BP – (il cui vecchio presidente, detto per inciso, fu casualmente anche il primo presidente del tunnel sotto la Manica). Le stesse che han causato il più grande disastro ecologico di sempre (dopo Hiroshima, Nagasaki che però furono atti di guerra... “calda”, e Chernobyl che fu un effetto indesiderato di quella “fredda”). E anche in Val di Susa, fatte le debite proporzioni, riparte la guerra ai diritti democratici delle minoranze (che sono tali in quanto prive di accesso ai mezzi di informazione di massa, cosa che “a volte consente” di diventare maggioranza). Ma per scavare una ventina di “carote” di profondità irrisoria e generalmente su terreni riportati o addirittura discariche di rifiuti si devono spendere decine di migliaia di euro in mobilitazione di forze di polizia (sul sito NOTAV-Valsangone si trova una ingiustificabile e mai smentita ipotesi di spesa). E siccome se imbracci un manganello prima o poi qualcuno finisce all'ospedale anche l'inverno 2010, come e peggio di quello 2005, conterà le sue vittime inermi. La “*pacificazione*” di Mario Virano, come quella del suo amico Pietro Lunardi viene sporcata dal sangue. E non è l'unica coincidenza tra i due, visto che fu proprio l'ingegnere – riconoscente – che lo nominò consigliere d'amministrazione dell'Anas (dopo essere stato consulente della SITAF, la società autostradale del Frejus quando l'architetto ne era Amministratore Delegato e il suo Presidente Felice Santonastaso, già “criccava” con Pacini-Battaglia per accaparrarsi l'affare della nuova ferrovia Torino-Lione)...

Ma dopo un altro freddo inverno e con l'arrivo di un'altra primavera bagnata e di un'altra torrida estate i sondaggi sono stati sospesi (anzi, quasi 80 dei 100 inizialmente previsti sono stati “ufficiosamente” dichiarati non indispensabili). Ma è stato “finalmente” e formalmente depositato il progetto esecutivo “della madre di tutti i sondaggi”, la “galleria geognostica della Maddalena di Chiomonte destinato a sostituire (anche nell'immaginario dei valsusini se si deve credere alle prime e ormai datate dichiarazioni dell'architetto “prestato alla politica”) la non più proponibile *location* di Venaus il cui cantiere – appena impiantato – fu occupato da ottantamila valsusini *incazzati* in un memorabile “*otto dicembre*”... 6 metri di diametro una come l'altra; 7 o 10 km di lunghezza una come l'altra; destinata, l'una se si fosse fatta, questa se si farà, a funzionare come galleria di soccorso per i malcapitati che dovessero rimanere prigionieri di un TAV in avaria in un tunnel nel frattempo prolungato a 67 km! Ma 'sta volta perpendicolare e in discesa (mentre prima sarebbe stata parallela e in salita rispetto agli eventuali e futuri tunnel destinati a ospitare i passaggi dei treni del “corridoio-cinque”; ma nello stesso massiccio montagnoso fradicio d'acqua dove un commando di specialisti norvegesi ingaggiati da due delle più grandi imprese di costruzioni italiane e francesi hanno abbandonato al loro destino due costosissime “talpe” per scavare la grande centrale in caverna dell'Azienda Elettrica Municipale di Torino (che persino uno come Chiamparino ha desistito dal venire a inaugurare...).

Un progetto – tornando alla “discenderia” della Maddalena di Chiomonte, che viene dichiarato in “legge Obiettivo” dagli stessi proponenti (Le ferrovie attraverso la “società di scopo” LTF) dopo che il Consiglio di Stato, (VI Sez., con la sentenza n. 4482 del 23.8.2007) aveva dichiarato

“improcedibile per cessata materia del contendere il ricorso in appello proposto dalla Comunità Montana(...)” contro tale collocazione. E questo “nel presupposto che il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, approvato dal CIPE con la delibera 113/2003, sia stato stralciato dall’ambito applicativo della legge 443/2001 (la sgantherata legge obiettivo, appunto - n.d.r.) e ricondotto nell’alveo delle procedure ordinarie ex art. 81 del DPR 616/1977. Cosa che peraltro è servita per oltre cinque anni a “giustificare” il ruolo altrimenti insostenibile dell’Osservatorio presieduto da Virano e a consentire le ambiguità di cui s’è detto che sono alla base della “narrazione” dell’accordo di Pracinat mai sottoscritto dai sindaci, ma che però è stato a sua volta decisivo per la concessione dei soldi e dell’imprimatur UE! Ma di sincerità in questa storia ce n’è poca: persino la dichiarazione giurata redatta presso uno studio notarile di Napoli(!) risulta pesantemente inficiata da errori per migliaia di euro nella di stima dei costi e nel calcolo delle percentuali! E per avere il consenso del sindaco PDL di Chiomonte gli si sono fatte promesse compensative non mantenibili: tra cui quella di relizzargli uno svincolo autostradale non pedaggiato.

Ma il bello deve ancora venire, perché se di una parte accessoria ancorché afferente alla Grandeopera come il *tunnellino* della Maddalena si sono se non altro potuti consultare gli elaborati, poi risultati pieni di errori e orrori e anche – da ultimo – carenti dello studio sulla sicurezza di cantiere(!), ma regolarmente depositati presso le sedi deputate, del “progetto preliminare più bello del mondo” ancora nulla è stato possibile vedere. Aspettiamo con ansia ferragosto, di solito è a cavallo di questa data che *sbocciano i progetti* nello strano microclima della Valle di Susa, ma per adesso l’unica club privato ed esclusivo cui Virano dice di “aver presentato il progetto” è la sede dell’Unione industriali di Torino. Dal resoconto del giornale del club (**Il sole 24ore**) sappiamo che per essere il più bello dovrà intanto essere il più costoso: Come fanno ormai quasi tutti gli italiani (anche se fino all’emergere della cosiddetta P3 parevano essersi assuefatti a tutto) da noi le Grandi opere costano mediamente cinque volte la media europea: 10 milioni di euro a km in Francia, Germania e Spagna, 50 milioni di euro a km da noi. Ma si può arrivare fino a 9 volte (nel devastato Mugello), mentre quasi 80 milioni a km è costata la breve tratta tra Novara e Milano che non presenta certo una morfologia più complessa e tormentata di quella di una pianura francese, spagnola o tedesca!). Ebbene la Torino Lione, in attesa di battere improbabili record di velocità su ferro ha già battuto quello virtuale dei costi: 120 milioni/Km, dodici volte la media europea, ma – attenzione – è un dato virtuale, perché stiamo raffrontando costi consuntivi con un costo preventivo: e anche su questo in Italia siamo degli inarrivabili rekordman: A3 docet: l’Autostrada Salerno-Reggio Calabria i cui lavori di ammodernamento furono riavviati proprio quando all’Anas c’erano (in differenti ruoli) Lunardi & Virano: chi meglio di loro sa che dei preventivi non ci si può né ci si deve fidare?

Forse nelle afose settimane che ci aspettano un grigio funzionario con la camicia fradicia e il colletto della giacca unto si presenterà in qualcuna delle sedi stabilite dalla procedura sin qui non riformate neanche dal Belusconi 3° a depositare alcuni scatoloni di elaborati e un pacco di CD perché vengano finalmente messi on line e risultino consultabili come in Europa è stato promesso che sarebbe stato fatto fin dal 30 giugno 2010. Ma per adesso ci si deve accontentare degli acquerelli ispirati dal munifico architetto-osservatore che – peraltro – avrebbe dovuto limitarsi a fornire ai progettisti, scelti con gara d’appalto internazionale sin dallo scorso anno, le sole linee guida” per la redazione del medesimo. Fin qui, del resto, Virano è stato pratico anche nella regia con cui ha dettato i tempi: spesso le “scadenze o i passaggi cruciali sono stati inventati dal suo stesso ufficio stampa e non se ne trova traccia formale neanche negli uffici UE da cui si è spesso scritto che dovrebbero discendere. (Del resto solo la settimana scorsa da Bruxelles è giunta una sconsolante risposta in cui si afferma che l’intera documentazione attraverso cui l’allora ministro Di Pietro riuscì a far re-inserire la Torino-Lione tra le opere di cui era possibile finanziare parte della progettazione sarebbe andata perduta!). E il tutto mentre l’Osservatorio - posto che qualcuno ne senta la mancanza - è in attesa di possibile (?) proroga da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri che attualmente pare in altre faccende affaccendata e/o di sentenza del TAR in merito al

ricorso presentato da 8 amministrazioni comunali valsusine sulle possibili illegittimità commesse dallo stesso osservatorio.

Ricapitolando a beneficio di quell'opinione pubblica che crede (forse un po' meno, dopo che ha visto bruciati parte dei sudati risparmi), che i giornalisti economici siano persone serie e non – come ama ironizzare il matematico torinese Beppe Scienza – che siano giornalisti che si comprano a modico prezzo, l'unico progetto partorito dopo 5 anni dal frettoloso ritiro di quello giunto alla fase esecutiva, ma rigettato a furor di popolo è quello relativo a un'opera accessoria del costo preventivato di 165milioni di euro (dichiarazioni spergiure permettendo).

Del progetto (peraltro più volte annunciato come preliminare e ampiamente modificabile) del costo preventivato in 20mila milioni di euro non c'è traccia se non dell'ormai datato segmento francese della galleria di valico da S. Jean De Maurienne al Col Clapier (confine franco italiano) che dovrebbe rimanere immutato per non costringere il governo transalpino a far ripartire "l'inchiesta di pubblica utilità" da zero.

E l'unico progetto consultabile, quello dell'opera accessoria della Maddalena di Chiomonte solleva innumerevoli interrogativi, tra cui:

Viene definito variante tecnica di quello del 2004 di Venaus probabilmente col solo scopo di mantenerlo appaltato alla CMC di Ravenna evitando un contenzioso legale e "rispettando la spartizione a suo tempo concordata in qualche P...osto.

Viene dichiarato reinserito in legge obiettivo senza che risulti un atto formale relativo in nessuno dei documenti di pubblica consultazione.

Viene sottoposto a VIA separata dal resto dell'opera (come se dell'impatto ambientale di un'intera autostrada si valutasse quello generato da un'area di servizio...) violando le direttive europee nonostante sia "rimborsabile" coi soldi UE grazie ai *racconti di Virano*.

Sono tutti aspetti su cui i cittadini della Valle di Susa e Val Sangone e la loro rappresentanza sovracomunale che il sabotaggio bipartisan PDL-PDsenza L ha tentato invano di privare della rappresentatività democratica hanno inviato esposti a tutte le autorità competenti e a tutti i livelli, regionale, nazionale e comunitario. E sono i motivi per cui in un'estate in cui si fatica a respirare anche in alta quota, l'attività dei comitati non arretra di un centimetro a fronte di cantieri che non avanzano di millimetro.

Claudio Giorno per la redazione di Ambiente Valsusa.