

Grandi opere. Il nuovo Osservatorio tecnico tenta una difficile mediazione con la Valle di Susa



Susa. Autunno 2005, i manifestanti No-Tav bloccano l'accesso all'autostrada A32 Torino-Bardonecchia

Il gran pasticcio della Tav

Situazione sempre tesa mentre gli industriali chiedono di far presto

Paolo Piacenza

Sul filo del rasoio. A poco più di un anno dagli scontri di ottobre-novembre 2005 tra polizia e manifestanti no-Tav della Valsusa, il cammino della Torino-Lione ha trovato un equilibrio, ma è un equilibrio molto fragile. Da un lato ci sono le posizioni diverse all'interno del centrosinistra e il no ripetuto dai sindacati della Valsusa. Dall'altra c'è l'idea di un tracciato alternativo e il processo avviato dal Governo su due tavoli. Quello tecnico, con sede a Roma, delle Conferenze dei servizi e dello studio di impatto ambientale affidato a Lyon Turin Ferroviaria (Ltf). E quello, di fatto politico, con sede a Torino, dell'Osservatorio con gli enti locali, presieduto dal commissario straordinario Mario Virano: l'uomo su cui Palazzo Chigi ha scommesso per tentare l'impossibile sintesi tra ragioni del no e del sì.

Per ora la Torino-Lione sta viaggiando nella direzione definita dalle scelte fatte dall'esecutivo la scorsa estate: conferma del progetto, sua esclusione dalla legge Obiettivo con ricorso alla procedura ordinaria e alla Valutazione di impatto ambientale, nomina di Virano, avvio della Conferenza dei servizi.

Il 9 novembre, a Palazzo Chigi, il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro ha presentato le tappe successive: consegna dello studio di impatto ambientale da parte di Ltf entro aprile 2007, conclusione della procedura di Via entro luglio 2007, conclusione della Conferenza dei servizi e via libera definitiva entro settembre 2007. Tra le possibilità da valutare con il Via, Di Pietro ha indicato quattro opzioni: il non intervento, il raddoppio dei binari in sede attuale fino a Bussoleno con interconnessione alla parte comune della nuova linea, il progetto di Ltf e Rfi già approvato dal Cipe nel 2003 e contestato dai Valsusini, la soluzione "de-

stra Dora-Val Sangone" secondo un tracciato che passerebbe da località Traduiv di Susa. È proprio su queste opzioni che farà leva Mario Virano nel confronto con i Comuni: «Gli strumenti introdotti segnano una novità — sottolinea —, in particolare l'attivazione del Via che consente di esaminare anche l'opzione zero e le alternative di percorso».

Tuttavia Virano introduce un distinguo sull'opzione Val Sangone: «Quella — spiega — è un'altorevolissima congettura del Ministero, ma se ne potrebbero fare anche altre, purché da Sud. Al sito di Orbassano ci si può arrivare in molti modi». Insomma, il commissario vuole dare all'Osservatorio i maggiori margini di manovra, evitare una guerra tra Val di Susa e Val Sangone e favorire il dialogo. Perciò è attento anche nel definire i termini del confronto: «Prima le questioni di metodo per le decisioni, puntando all'unanimità, o almeno a relazio-

ni di maggioranza e minoranza, poi l'ordine dei lavori per i prossimi mesi: partiremo dalle valutazioni sull'utilità dell'opera».

Il crinale su cui si muove Virano resta però molto stretto, come si è visto il 23 novembre nella riunione dell'Osservatorio a Bussoleno: fuori i manifestanti, dentro le critiche dei sindacati alla scelta di siglare senza consultarli una convenzione con le tre Università piemontesi (Torino, Piemonte Orientale e Politecnico) per la collaborazione scientifica. «C'è un'incongruenza — interviene il presidente della Comunità montana Bassa Valle Antonio Ferrentino —: perché prima che l'Osservatorio partisse si è presa una decisione non concordata». I sindaci hanno anche deciso di non partecipare alla Conferenza dei servizi del 27 novembre, perché ritenuta in conflitto con le riunioni dell'Osservatorio. E Ferrentino mette le mani avanti sullo studio Ue commissionato dalla coordinatrice europea De Pa-

lacio per avere dati aggiornati sui flussi di valico alpini: «Non ci sembra — dice — lo strumento più corretto per fare valutazioni condivise». In questa incerta situazione si levano, sul fronte opposto, le voci di chi vuole la Torino-Lione. Il sindaco di Torino Sergio Chiamparino parlando il 20 novembre agli Stati generali della Montagna ha ribadito che «i collegamenti come la Tav sono fondamentali». E il 21 novembre gli imprenditori hanno rilanciato le ragioni del sì: in un incontro all'Unione industriale di Torino che vedeva collegati in videoconferenza le sedi confindustriali di Trieste, Venezia, Bologna, Milano e Genova, il vicepresidente di Confindustria Emma Marcegaglia e il presidente dell'Unione torinese Alberto Tazzetti hanno ripetuto che i ritardi e incertezze sul completamento del corridoio 5 possono escludere l'Italia dal sistemalogistico europeo.

paolo.piacenza@gmail.com

LA CRONISTORIA

- 1990**
■ A Torino nasce il Comitato promotore per l'Alta Velocità Torino-Lione.
- 1991**
■ Prima dichiarazione d'intenti italo-francese. Primi studi sul tracciato. Nasce il primo Comitato No-Tav.
- 1993**
■ Accordo italo-francese per avviare gli studi di prefattibilità.
- 1994**
■ Le Ferrovie francesi e italiane danno vita al Geie-Alpétunnel. Vertice europeo di Essen: la To-Lione è prioritaria.
- 1996**
■ Nasce la Commissione intergovernativa (Cig).
- 2001**
■ Accordo italo-francese per una nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Nasce Ltf, società mista Rfi e Reseau Ferré.
- 2002**
■ Ratifica dell'accordo da parte dei Parlamenti francese e italiano. Primi scavi della discenderia di Modane. Primo studio Rfi sulla tratta italiana.
- 2003**
■ La Ue: priorità per la To-Lione e finanziamenti almeno al 20%.
- 2004**
■ Memorandum Italia-Francia sul riparto dei costi e sulla configurazione a "due tubi".
- 2005**
■ Inizio lavori a La Praz in Savoia. Ltf affida i lavori per il cunicolo esplorativo di Venaus. Giunta Bresso: consultazioni con gli enti locali. Il Cipe: ok al progetto preliminare. In autunno proteste in Valsusa, scontri tra popolazione e polizia. Accordo per un Osservatorio tecnico.
- 2006**
■ Nasce l'Osservatorio. I primi sondaggi non rilevano amianto o sostanze radioattive. Il Governo rassicura la coordinatrice Ue del progetto Loyola De Palacio. Iniziano le Conferenze dei servizi.

INTERVISTA

Mercedes Bresso

«Siamo in ritardo, ma recupereremo progettando bene»



Mercedes Bresso

Il Governatore dice: «Possiamo farcela. Ma il gap è più grave che affligge un'area-chiave per il rilancio del Paese». Il Governatore si muove, le risorse locali possono dare una mano. Mi piacerebbe — riflette Mercedes Bresso, 62 anni — che anche il Consiglio regionale lavorasse unito e non solo a parole, per recuperare il ritardo infrastrutturale.

Ormai è allarme rosso. Come ha fatto il Piemonte delle Olimpiadi ad arrivare a questo punto?

Non è "allarme rosso" per il Piemonte: la situazione è negativa in tutto il Paese, purtroppo. Certo, la nostra regione è un motore importante per la ripresa economica e in questo senso il nostro gap può risultare molto dannoso se non fatale. Ma proprio dall'esperienza olimpica viene un segnale opposto: siamo stati in grado di progettare e di realizzare un ammodernamento straordinario, in tempi molto rapidi e nel rispetto delle regole e dell'ambiente. Possiamo rifarlo.

Perché la Legge Obiettivo non ha funzionato?

Perché nell'applicarla si sono trascurati i problemi e le richieste delle amministrazioni locali e quindi della gente. Spesso si è confuso il fare in fretta con l'arroganza, la mancanza di cura. E ciò non genera fiducia, ma alimenta sospetti e timori. Risultato: anziché accelerare la realizzazione delle opere, si è ottenuto l'effetto opposto come ha clamorosamente dimostrato il caso della linea ad alta capacità Torino-Lione.

Conta più su Di Pietro o su Burlando e Formigoni? Conta più sul denaro pubblico o sull'intervento dei privati?

Il ministro Di Pietro ha già dimostrato di avere compreso il

«Con le Olimpiadi abbiamo dimostrato di saper ammodernare nel rispetto ambientale»

problema. Con gli altri Governatori vogliamo semplicemente farne comprendere l'urgenza, collaborare nell'individuare delle priorità. E le soluzioni possono arrivare anche grazie all'intervento dei privati. In Piemonte ne parliamo già da qualche tempo e le risposte sono state positive. Credo sia una strada da percorrere.

Lei crede nelle conferenze di servizi o a questo punto serve un iter meno complesso, più veloce e centralizzato?

La conferenza dei servizi ha funzionato per l'alta velocità Torino-Novara, che pure ha dovuto affrontare tanti problemi anche molto complessi. È chiaro che un iter più rapido sarebbe preferibile ma, come dicevo per la Legge Obiettivo, è da dimostrare che poi si ottenga l'effetto desiderato.

Infrastrutture in Consiglio regionale: un tema bipartisan?

In astratto sì. Nella realtà, molto spesso, si bada più alla difesa di qualche interesse parziale o alla speculazione politica che all'utilità generale.

L.Man.

www.piacenza1733.it

il modo di vestire

CONSULENZA FINANZIARIA, GARANZIE BANCARIE E FINANZIAMENTI AGEVOLATI...

...CON UNIONFIDI E FININDUSTRIA, LA SQUADRA GIUSTA AL LAVORO PER LA TUA IMPRESA. IL TUO BUSINESS ANDRÀ A GONFIE VELE.

Avere un consulente che ti aiuta nelle scelte strategiche della tua azienda a volte può fare la differenza. Gestire l'azienda in modo più puntuale, consapevole e strutturato non è impossibile.

Unionfidi, attraverso gli oltre 60 Istituti di Credito convenzionati, rilascia garanzie alle piccole e medie imprese italiane a fronte dei finanziamenti concessi dal sistema bancario, accrescendo la loro capacità e qualità del credito.

Finindustria riveste il ruolo di consulente finanziario e fornisce le competenze e le conoscenze per attivare un approccio strutturato e metodologico con il sistema bancario. Fornisce un'assistenza completa nell'accesso ai finanziamenti a tasso agevolato, ai contributi a fondo perduto ed ai bonus fiscali della normativa regionale, nazionale e comunitaria.

Torino - Via Nizza 262/56 - Tel. 011-2272411 - Fax 011-2272455

www.unionfidi.com • www.finindustria.com