

Il Rotary parla di Tav con Mario Virano

Pubblicato: Venerdì 22 Giugno 2012



Mario Virano, presidente dell'osservatorio sulla Tav Torino-Lione, è stato ospite ieri sera, giovedì, del Rotary club Castellanza-Lignano presso il ristorante dello sporting club Mondonovo di Marnate. Virano ha portato ai membri dell'associazione **l'esperienza significativa portata avanti con grandi difficoltà in Val di Susa** per la costruzione di una grande opera come la linea ferroviaria ad alta velocità italo-francese: «Il motivo per cui vado fuori dalla val di Susa a parlarne è quello di non commettere più gli stessi errori che sono stati fatti per questa opera – ha detto Virano – **ho cominciato ad occuparmi della Tav dal 12 dicembre del 2006**, poco dopo il grande conflitto del 2005. Abbiamo abbandonato completamente il vecchio progetto, lo abbiamo rifatto coinvolgendo le comunità locali con tutte le difficoltà che presentava la situazione. Abbiamo fatto un grande sforzo di territorializzazione il progetto e di far diventare componente del progetto non solo le componenti tecniche ma anche le caratteristiche dei territori interessati. **La sfida è stata una grande operazione culturale per trasmettere ai cittadini quello che si voleva realizzare**».

In molti le avranno chiesto perché accettare questo incarico? «Quando mi hanno chiesto di occuparmi di questa opera ho detto di sì perché ero e rimango convinto che questa vicenda, anche traumatica e drammatica in certi momenti, non è il sintomo di un impazzimento generale ma è il paradigma della modernità – ha spiegato Virano – la realtà che viviamo è glocal, ovvero un intreccio tra globale e locale ma se il problema è l'intreccio bisogna immaginare norme, procedure, cultura che si confrontino con questa sfida».

Secondo Virano un buon esempio di come questo intreccio sia stato gestito in maniera corretta è la Pedemontana, opera che sta prendendo forma proprio in questa zona e che ha visto tecnici della società costruttrice, politici e cittadini confrontarsi con una certa continuità: «Sono stati capaci di non ripetere gli errori di cui parlavo prima – continua Virano – si è instaurato un dialogo e un'attenzione che è frutto di un'attenta lettura dei problemi che altri hanno avuto e ne hanno tratto lezioni utili». Naturalmente stiamo parlando di opere pubbliche che hanno, come sempre, ripercussioni pesanti sulle comunità locali tra espropri, cantieri, modifiche alla viabilità, cemento.

Qual'è la situazione attualmente in Val di Susa Virano la definisce così: «Dal punto di vista dei grandi numeri la situazione è radicalmente mutata – spiega – i lavori sono partiti e procedono nel pieno rispetto del calendario europeo. Facciamo i conti anche in queste sere con manifestazioni che hanno preso più le

caratteristiche del teppismo e che riguardano piccoli numeri che vanno comunque guardati con grande attenzione perchè possono diventare pericolosi. **Quando questi movimenti perdono la base di massa e si radicalizzano possono crearsi forme strutturate di rapporto anche con nuclei terroristici di tipo anarchico».** Secondo Virano «**una volta c'erano manifestazioni decine di migliaia di persone** che protestavano e si opponevano nei contenuti andando a studiare il progetto, dove passava e come. **Oggi abbiamo gruppetti di poche decine di persone** che non pensano più all'opera in sé, come se si fosse smaterializzata, quello che conta è cosa simboleggia. Il marchio No Tav è entrato **nella galassia dell'antagonismo radicale in cui la Torino-Lione è diventata un simbolo e basta».**

La Torino-Lione serve davvero? «Serve eccome. La Commissione Europea nel settore trasporti e infrastrutture – spiega Virano – ha portato al 40% il contributo a fondo perduto dell'Europa perchè la ritiene strategica. Tenga conto che solo la macroregione AlpMed (Piemonte, Lombardia, Rhone Alp) ha 19 milioni di abitanti, 1.8 milioni imprese, 504 miliardi di pil, come un medio stato europeo. Oggi le merci **devono salire a 1300 metri e passare in una galleria fatta nel 1871 in cui i container moderni non potevano passare** fino a qualche settimana fa perchè troppo grandi rispetto all'imbocco. Ora è stato abbassato il sedime perchè non si poteva allargare la galleria e i container passano. **Per 10 anni non è stato possibile farli passare e ci vengono a dire che il traffico merci è calato, è chiaro che è quasi una banalità.** La Tav serve».

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it