

# Virano: «C'è chi sta usando i violenti»

Il commissario del governo per la Tav: «Non siamo in presenza di infiltrati». Catricalà bocchia l'idea di un referendum

di Paolo Carletti

ROMA

Se in Val di Susa le manifestazioni di ieri si sono svolte pacificamente, la febbre della protesta tra i No Tav è salita considerevolmente per le parole del commissario del governo per la Tav, Mario Virano, intervistato a "in 1/2 ora" da Lucia Annunziata. Il commissario da anni si occupa di Tav e anche dei rapporti con la popolazione della Valle, e il suo è stato un duro atto di accusa contro il Movimento: «Non siamo in presenza di infiltrati se non marginalmente - ha detto -, siamo in presenza di invitati. Il Comitato che dirige il Movimento regola il rubinetto della violenza secondo una lucida convenienza politica». Una regia in Val di Susa, secondo Virano, sfuggita alle istituzioni locali, e nelle mani di Alberto Perino: «E' lui il leader dei Comitati e che oggi detiene la golden share del movimento». Ma Virano ha particolarmente insistito sugli "invitati" e sui collegamenti con i centri sociali e le frange più violente dei contestatori: «E' il Comitato che dirige il Movimento - ha detto il commissario - che secondo convenienza decide una giornata di violenza. Poi la manifestazione successiva deve essere pacifica per dimostrare che... E le istituzioni locali vengono utilizzate come copertura di un processo in mano ad altri». Da Torino è arrivata la replica di Perino: «Valuteremo con i nostri avvocati, se ci sono gli estremi quereleremo». Parlando al raduno di ieri a Gaglione, Perino aveva ribadito la linea del Movimento: «Caro Monti - ha detto - non ci facciamo spaventare da te. Dei valsusini non hai capito niente».

Virano nell'intervista ha anche ammesso che in Val di Susa c'è molto amianto, e che il progetto è stato modificato proprio per questo motivo: «Non c'è alcun rischio». Ha quindi parlato del Gitav un gruppo interforze di investigatori che passano al setaccio tutti gli atti amministrativi per prevenire infiltrazioni mafiose, compresi ovviamente gli appalti.

Parole, quelle sulla «regia del Movimento» che gettano benzina sul fuoco, e martedì a Torino arriverà il presidente della Repubblica Napolitano, a cui ieri hanno scritto, per ottenere un incontro, gli amministratori locali, preoccupati dal clima sempre più rovente. Del progetto (2,7 miliardi la spesa dell'Italia

per la prima fase) aveva parlato anche il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Antonio Catricalà, ribadendo la linea dettata dal premier Monti: «Abbiamo riconsiderato completamente il progetto, in tutti i passaggi. Non ci sono punti oscuri o punti vuoti, e abbiamo il dovere morale, politico e civico di portarlo avanti per non essere allontanati dall'Europa».

Il Governo va quindi per la sua strada, cadono nel vuoto gli inviti di Idv, Verdi, Prc, a riprendere il dialogo. «Non ci sarà nessun referendum» ha tagliato corto Catricalà, con un timore: «Il problema è che la questione sembra diventata un totem e che attorno a esso si aggregano forze contro la democrazia».

Insomma, per il governo il dialogo è chiuso anche se «il problema esiste», ma è esclusivamente di ordine pubblico. Criterio

aspramente contestato dalla sinistra, ma non dal Pd: «Sulla Torino-Lione c'è un problema che non riguarda una ferrovia ma cosa intendiamo per democrazia - ha detto il segretario Bersani -. Che è rispettare le decisioni prese attraverso meccanismi di rappresentanza e partecipazione». Poi avverte: «Si stanno accendendo fuochi molto pericolosi, per questo abbiamo chiesto che il Parlamento discuta e pronunci una parola chiara».

Dal clima di rissa non si salvano neanche le «compensazioni» al territorio, in termini di infrastrutture e misure fiscali, che chiedono il governatore Cota (Lega), Pdl e Pd. Il Movimento 5 Stelle, vicino ai No Tav si è detto contrario a misure per «comprare il consenso», così come Sel ha chiesto di «non monetizzare lo scontro».

CRIPRODUZIONE RISERVATA



Scontro in Val di Susa, manifestanti che lanciano pietre

## Fino a Trieste, ma non prima del 2020

Completate solo le tratte Torino-Milano, Milano-Treviglio e Padova-Mestre. Il resto è tutto da fare

di Gigi Furini

MILANO

Per ora, a parte qualche tratto già realizzato, il tracciato è solo segnato con un pennarello su una cartina d'Europa. Il "Corridoio V" è la ferrovia che dovrà (o dovrebbe) collegare in futuro le città di Lisbona (estremo ovest dell'Europa) con Kiev, capitale dell'Ucraina. In Val di Susa si discute e si manifesta, ma le altre tratte a che punto sono?

**Le tratte.** L'unico percorso completato è quello tra Torino e Milano. Nel capoluogo lombardo c'è il collegamento con Roma e Napoli e questo è un po' il fiore all'occhiello delle nostre Ferrovie che possono collegare Torino a Salerno. Da Milano per arrivare a Trieste bisogna però deviare per Brescia e Verona. Ad oggi, sul tratto Milano-Venezia sono attivi solo i tratti Milano-Treviglio (27 chilometri) e Padova-Mestre. Il resto è tutto da fare.

E' in fase di costruzione il tratto Treviglio-Brescia (39 chilometri) e anche il tratto (12 chilometri) che dovrà collegare la linea Tav con la stazione di Brescia, sul vecchio tracciato della Milano-Venezia. Infatti, come



già realizzato sulla Torino-Milano, e come è facilmente intuibile, i nuovi treni ad alta velocità non utilizzeranno i vecchi binari e i vecchi tracciati. Si tratta di convogli che, arrivando anche a 300 chilometri orari, non possono trovare "ostacoli" come i passaggi a livello, i vecchi scambi e le vecchie stazioni.

Sul percorso Torino-Milano si è scelto, per un lungo tratto, di affiancare l'attuale autostrada. Invece, il tratto Milano-Brescia correrà parallelo all'attuale linea delle Fs, ma solo spostato più a sud. Il tratto Brescia-Verona sarà lungo 73 chilometri e

avrà due interconnessioni con la linea esistente. Altri 10 km di attraversamento urbano collegheranno la nuova ferrovia all'attuale stazione di Verona.

Da Verona a Padova ci sono altri 75 chilometri che correranno paralleli all'attuale ferrovia (invece il tratto Padova-Mestre è in funzione dal 2007. Secondo l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, l'intera tratta Milano-Venezia sarà pronta entro il 2020. «Ma per farlo - ha aggiunto - bisognerà tenere il ritmo di realizzazione tenuto sulla tratta Milano-Treviglio». Invece il

tracciato Venezia-Trieste è ancora da decidere. C'è chi vorrebbe semplicemente raddoppiare l'attuale linea, chi vorrebbe che la TAV si avvicinasse un po' a Jesolo, vera capitale del turismo estivo in Veneto e chi vorrebbe una mega-stazione in corrispondenza dell'aeroporto Marco Polo.

**I soldi.** Difficile fare previsioni sui costi, anche perché in Italia siamo abituati a vedere le cifre lievitare a vista d'occhio. Parte dell'impegno finanziario arriverà dall'Europa, ma dovranno far la loro parte anche lo Stato e le Regioni. «I privati - dice Moretti - sono benvenuti, ma se si impegnano anche nella progettazione e gestione della linea. Se devono solo prestare soldi non servono, sul mercato mondiale troviamo capitali più a buon mercato».

E, naturalmente, i problemi non sono finiti una volta arrivati a Trieste. «Fra Trieste e Lubiana - dice ancora Moretti - non c'è un bacino di passeggeri sufficiente a ripagare l'opera. Ci sono problemi finanziari da noi e ancora maggiori in Slovenia. Il progetto, comunque, rimane». Dalla Slovenia si deve andare in Ungheria e qui i problemi aumentano: in alcune tratte

la linea ferroviaria non è elettrificata.

**I dubbi.** Mentre l'Europa sembra voler tirare dritta, i dubbi aumentano con il passare del tempo. «La nozione di corridoio - spiega ad esempio Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano - è ragionevole per garantire le scelte di Paesi limitrofi, per evitare insomma che uno faccia un'autostrada verso il confine e l'altro vi progetti una ferrovia. Detto questo, i "corrodoi" non hanno un senso funzionale, perché i traffici che li interessano sono per il 95% interni ai singoli Paesi, non sono traffici transfrontalieri».

Insomma, sembra dire il professor Ponti, ma quante merci avranno da scambiarsi, in futuro, la capitale del Portogallo con la capitale dell'Ucraina, per giustificare una ferrovia che trasporti le merci da un capo all'altro dell'Europa? Senza contare che, fra i due Paesi, è fortemente competitivo il trasporto via mare. E poi c'è il traffico passeggeri, che già si muove e si muoverà in aereo. «Oltre i 500 chilometri - dice Ponti - neppure le ferrovie ad alta velocità sono competitive con l'aereo».

CRIPRODUZIONE RISERVATA

## “Passeggiata” con taglio di filo spinato

Nuova manifestazione in Val di Susa, un altro militante sale sul traliccio da cui è caduto Abbà



Manifestanti tagliano il filo spinato davanti al blocco della polizia

TORINO

«Oggi siamo tranquilli, allegri e colorati. Oggi ci comportiamo bene». Sembrano parole concilianti quelle che Alberto Perino usa per arringare il migliaio di No Tav presenti al raduno di Gaglione (Torino), ma non lo sono. L'ascia di guerra non è ancora stata dissotterrata e lo dimostra l'affondo contro l'ultimo ingresso nell'hit parade dei nemici: il Presidente del consiglio, colpevole di avere detto che il supertreno Torino-Lione si deve fare. «Caro Monti, tu dei valsusini non hai capito niente.

Noi non ci facciamo spaventare». Lo slogan della «settimana giornata di mobilitazione permanente» è «tutti in Clarea». Bisogna tornare nella piccola valle laterale che fino a lunedì scorso, quando le forze dell'ordine allargarono con una mossa a sorpresa l'area del futuro cantiere del Tav, ospitava il presidio-simbolo del movimento. Il corteo si snoda per la carrozzabile panoramica ma a metà percorso c'è un poderoso dispositivo di mura in ferro e cemento (si chiamano betafence) sorvegliato da un folto contingente di Carabinieri. I No Tav non si fanno co-

gliere di sorpresa, i più volenterosi hanno già preso altri sentieri e una ventina di loro riescono ad affacciarsi sul ponticello che attraversa il torrente Clarea, a poche decine di metri dalle odiate recinzioni. Il grosso si ferma ai betafence, dove viene improvvisata una dimostrazione: c'è chi intona i canti dei partigiani, chi suona i tamburi, chi declama slogan e chi lancia sfottò. Sul fianco del monte, intanto, si inerpicano a decine: i due schieramenti, i militari in tenuta antisommossa e i No Tav, rimangono due ore «vis a vis» tra la scaglia. All'improvviso si mate-

rializza chissà come, silenziosa e ieratica, la figura di Turi Vaccaro, uno degli idoli del movimento pacifista, il quale, camminando a piedi nudi, varca tranquillamente il cordone dei Carabinieri, si inerpica su una torre faro e si mette a suonare il flauto. In serata, a sorpresa, Turi si arrampica sul traliccio dell'alta tensione dal quale lunedì scorso, a Chiomonte, era caduto Luca Abbà. È stata subito disattivata la corrente. Intanto un gruppo di No Tav taglia e getta lungo la scarpata il filo spinato steso dalle forze dell'ordine: ed è la vittoria che cercavano. «Abbiamo raggiunto l'obiettivo», scandisce al megafono Nicoletta Dosio, la pasionaria del movimento. «Potevamo andare oltre ma per oggi può bastare così. Ci siamo ripresi una parte del territorio». Adesso comincia una nuova settimana in trincea.