Avvenire

Data 26-05-2013
Pagina 11
Foglio 1 / 3

IL CORRIDOIO CINQUE

Faccia a faccia con il progettista che ha seguito il dossier dell'alta velocità fin dall'inizio e che oggi dirige la società incaricata di realizzare il cunicolo esplorativo contestato dai valsusini

«Molotov e assalti non fermeranno la Tav»

Il direttore generale di Ltf: l'opera è utile. Grandi benefici per la Valsusa

DAL NOSTRO INVIATO A TORINO
PAOLO VIANA

Nei giorni di Venaus era l'uomo più assediato d'Italia, eppure non rinuncia ad andare in valle di Susa. «Se ci porto mia moglie? Certo, anzi lei è la prima a non piegarsi a certe logiche». Marco Rettighieri è Mister Tav da un decennio; ha diretto il primo cantiere dell'alta velocità e "certe logiche" le ha sperimentate sulla propria pelle. Fu dopo gli scontri di Venaus, che si decise di riprendere daccapo la strada del confronto con le amministrazioni locali, nel 2006. Centinaia di incontri e dossier da migliaia di pagine: il progetto contestato dalla bassa valle è stato ridotto ai minimi termini possibili; il tracciato spostato dalla sinistra alla destra della Dora Riparia; il tunnel di base accorciato; solo tre immobili da abbattere e una stazione internazionale nuova di zecca, a Susa. Infine, le compensazioni: subito 10 milioni per scuole, strade, monumenti. Altri ne seguiranno: Monti ne ha promessi 136 per far passare la Tav low cost.

«È normale che si realizzino opere di importanza sociale nei territori attraversati da una grande infrastruttura; non perché si ledano dei diritti ma per compensare i disagi»: il manager che ci incontra in piazza Nizza, nel quartier generale dell'infrastruttura italiana più contestata del Novecento è un ingegnere ma anche un uomo di mondo. Ha costruito raffinerie e depositi di gas in quattro continenti, ha trattato con ayatollah e imam, si è mosso tra turcomanni e algerini, e parecchie tratte italiane della Tav portano la sua firma. Insomma, Mister Tav sa bene che una ferrovia, dai tempi della Napoli-Portici, è anche un compromesso. I conti che non tornano al team di Mario Moretti - perché Marco Rettighieri è anche un alto dirigente di Rfi - sono invece quelli dell'incertezza. I comitati No Tav hanno presentato decine di ricorsi e anche se finora 35 su 35 si sono conclusi a favore di Ltf, l'iter è stato rallentato. Il tratto italiano non ha ancora espletato la dichiarazione di pubblica utilità che quello francese, dove nel frattempo sono state costruite tre discenderie, ha da cinque anni. «Se un Paese rimette in discussione un progetto quando ha concluso l'iter autorizzativo, mette in discussione l'esistenza stessa dello Stato». È anche la linea del ministro alle infrastrutture Maurizio Lupi, salito nei giorni scorsi in valle di Susa dove ha annunciato la ratifica del trattato internazionale italo-francese e la convocazione a Roma (13 giugno) della conferenza dei servizi per approvare il progetto definitivo.

Per i No Tav quest'accelerazione dell'opera assume il significato della sfida finale e le "logiche" che informano la reazione dei valsusini vanno ben oltre le aule di tribunale. Gli ultimi assalti al cantiere della Maddalena hanno lasciato il segno, ammette Rettighieri, «ma non fermeremo i lavori; anzi, stiamo andando avanti a un ritmo talmente regolare che potremmo completare il cunicolo esplorativo prima della scadenza fissata». La deadline della Lyon-Turin Ferroviaire è il 2015. Da quella data, Italia e Francia (sotto l'egida dell'Europa che contribuisce con il 40%) costituiranno una nuova società internazionale per realizzare e gestire il tunnel di base, cuore della tratta transfrontaliera. Probabile che se ne occupi Ltf. Scontato che, se sarà creata una nuova società, quest'ultima farà propri know how (e uomini) della Lyon Turin Ferroviaire. Sul punto, il dg è parco di parole. Sbotta, al contrario, se gli chiedi conto dell'uranio dell'Ambin, cavallo di battaglia dei No Tav, rilanciato durante la visita dei parlamentari M5S al cantiere di Chiomonte: «Ho visto anch'io gli attivisti armati di contatori geiger, ma com'erano tarati? E funzionavano? Noi abbiamo dati inoppugnabili, validati da organismi terzi, che escludono la presenza di radioattività anomala nelle rocce. Lo stesso vale per l'amianto».

Il cantiere di Chiomonte è stato occupato *manu militari* nell'aprile dello scorso anno; per giustificare l'impiego dell'esercito è stato dichiarato sito strategico. Lo scavo è iniziato in gennaio: «Non abbiamo perso tempo» puntualizza il direttore generale, spiegando che il cunicolo è arrivato a 110 metri di profondità. E aggiunge: «Prevediamo di non trovare problemi, almeno fino a 1000 metri, dove dovremmo incontrare una paleo faglia. Dai 2700 metri e per i successivi 4500 procederemo paralleli al tracciato della galleria. Questo ci permetterà di avere un quadro chiaro delle condizioni del sottosuolo dove passerà il tunnel di base».

I No Tav hanno accusato Ltf di importare la mafia in valle. La Maddalena, replica il dg, «è il cantiere più controllato d'Italia. Abbiamo chiesto 193 certificati antimafia e in un caso è scattata l'interdittiva: infatti, quell'azienda non lavora nel cantiere. I controlli sono eseguiti dal Gitav e coordinati dalla Prefettura, il protocollo di legalità è applicato per tutte le forniture, anche le più esigue». Quanto alle grandi imprese (Cmc, Strabag, Bentini, Cogeis e Geo-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

tecna), «le polemiche sono inutili in quanto tutte hanno vinto un appalto europeo e comunque è falso, come sostengono gli oppositori, che l'alta velocità non porti nulla alla valle, perché quando ci sono le competenze utilizziamo imprese valsusine». A Chiomonte lavorano in 120 ma quando si inizierà a scavare la galleria saranno impiegati migliaia di operai, «in gran parte locali» promette.

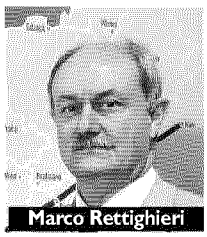
Se dunque l'opera dispone delle risorse necessarie oggi («i soldi per il cunicolo esplorativo, 143 milioni, sono in cassa») e domani («Ltf ha 917 milioni per progetti e spese generali con cui arriveremo al 2015»), se l'Italia farà la propria parte («come ha confermato la legge di Stabilità»), se i flussi di traffico ferroviario sono confermati («lo sono tutte le previsioni su cui si basa il progetto») allora Renzi, che definisce la Tav un'opera "inutile", per Rettighieri «potrebbe essere male informato» e la guerra all'alta velocità «ha solo un valore totemico in una fase politica a corto di argomenti».
Finora, questa guerra è costata agli italiani almeno 2,6 milioni di euro. Senza contabilizzare il non fatto a monte e a valle della Maddalena, quello è il valore delle "condizioni straordinarie" in cui si lavora a Chiomonte: 1.366 metri di recinzioni pesanti, 2.675 metri di reti anti-intrusione doppie e con filo spinato, 18 cancelli, 160 metri di muro... Dopo l'assalto a colpi di molotov della notte tra il 13 e il 14 maggio (almeno 15 le bombe lanciate dagli anarcoinsurrezionalisti e un compressore danneggiato, la procura di Torino ipotizza anche il tentato omicidio) le zone di protezione saranno estese e le forze dell'ordine raddoppiate. «Noi siamo pronti a mostrare tutto quel che facciamo dentro la Maddalena - commenta a questo proposito Rettighieri - tant'è vero che abbiamo invitato i parlamentari M5S e Sel e sono entrati insieme ai comitati No Tav, insomma parliamo con tutti... ma non può e non deve passare l'idea che lo Stato democratico si ferma ai confini della valle di Susa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

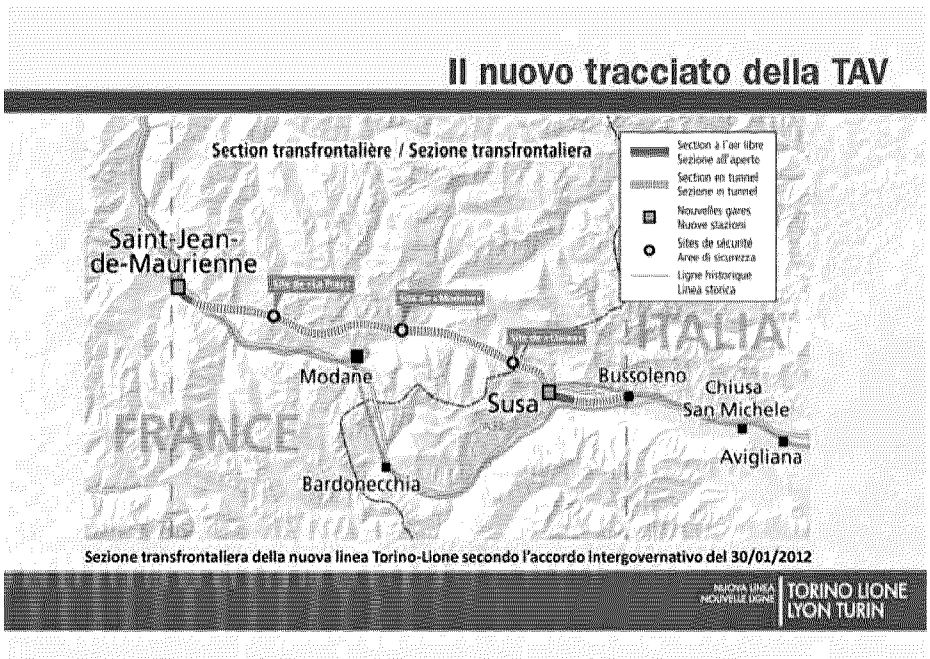
il caso

Dopo gli assalti a colpi di bottiglie incendiarie la società ferroviaria spiega come procedono i lavori dentro il cantiere della Maddalena, che sarà ulteriormente "blindato" Il manager che dirige l'operazione assicura: impossibili le infiltrazioni mafiose nelle opere di scavo; il protocollo di legalità è applicato per tutte le forniture

Rettighieri: i soldi ci sono e siamo in anticipo sul cronoprogramma
L'assedio al cantiere di Chiomonte è già costato 2,6 milioni di euro
Questa guerra è il totem di una politica a corto di argomenti


Marco Rettighieri

Una manifestazione No Tav



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

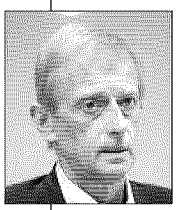
PRO E CONTRO

LUPI: LO STATO C'È

«Siamo venuti per per dire che ci siamo, c'è anche lo Stato non solo le imprese e gli enti locali, ma lo Stato in tutte le sue declinazioni»: con queste parole il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, in visita al cantiere di Chiomonte, ha confermato le scelte del governo sulla Torino-Lione.

RENZI: OPERA INUTILE

Ha fatto scalpore il passaggio del nuovo libro di Matteo Renzi "Oltre la rottamazione" in cui il sindaco di Firenze pur dando «un giudizio netto e fermo su ogni forma di violenza» esprime un «giudizio politico sulla Tav, che non è dannosa: rischia semplicemente di essere un investimento fuori scala e fuori tempo».



FASSINO: NESSUN RIPENSAMENTO

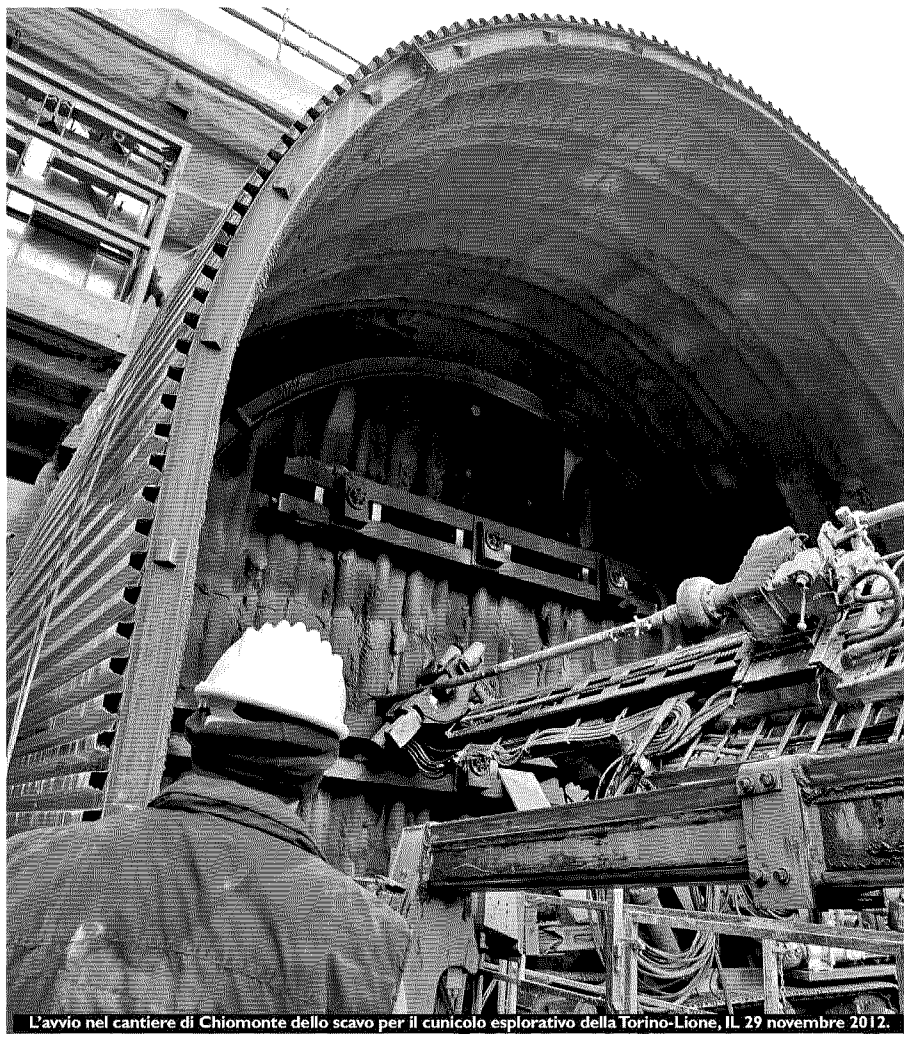
Confermando la linea del suo predecessore, Sergio Chiamparino, il sindaco di Torino Piero Fassino è a favore dell'alta velocità: «Siamo impegnati a garantire la continuazione di questa opera strategica». Quando alla richiesta di ripensamento avanzate nel Pd, «il progetto - ricorda - non è quello originario e coloro che chiedono di discutere ignorano che è quattro anni che discutiamo e abbiamo dato delle risposte».

COTA: PORTERÀ LAVORO

Per Roberto Cota, presidente della Regione Piemonte «bisogna continuare a spiegare alla gente che quest'opera non crea problemi all'ambiente e alla salute» e che la sua realizzazione, al contrario, «produce posti di lavoro e questo è già un primo dato importante, perché quando c'é crisi realizzare delle infrastrutture significa creare lavoro».

PERINO: COLPIRE SOLO IL CANTIERE

La linea dei No Tav non è mai cambiata: pollice verso sull'opera per ragioni economiche e ambientali e difesa strenua della valle. Quindi, via libera al sabotaggio del cantiere ma non alla violenza: il 14 maggio, in coincidenza con l'assalto notturno, il portavoce dei comitati Alberto Perino ha scritto: «se si decide di ricorrere al boicottaggio e poi al sabotaggio, l'obiettivo dell'azione deve essere mirato e non deve comportare pericolo per nessuno, se non per gli affari economici o politici della controparte».



L'avvio nel cantiere di Chiomonte dello scavo per il cunicolo esplorativo della Torino-Lione, IL 29 novembre 2012.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.