

PARLA IL NUOVO COMMISSARIO

Foietta: la Tav si farà con le compensazioni

Maria Chiara Voci > pagina 11

Infrastrutture. Il nuovo commissario della linea ferroviaria Torino-Lione lavorerà sulla concretezza del tavolo tecnico

Tav, è l'ora delle compensazioni

Foietta: avviati i lavori transfrontalieri, concentriamoci sulla tratta nazionale

PIEMONTE



Maria Chiara Voci
TORINO

«La Torino-Lione non è solo la Valsusa. L'opera riguarda un territorio ben più vasto e coinvolge l'intero contesto metropolitano, da un estremo all'altro della cintura del capoluogo piemontese. Avviate i lavori per la sezione transfrontaliera e il tunnel di base, ora l'attenzione deve tornare a concentrarsi sulla tratta nazionale dell'opera». Mentre ancora è in attesa che Roma formalizzi i passaggi per la sua nomina ufficiale alla guida dell'Osservatorio tecnico e a commissario di governo, Paolo Foietta sta lavorando al futuro. Su quelli che saranno i primi compiti, urgenti, da portare avanti per proseguire sulla linea del dialogo, del confronto e anche della ricucitura con il territorio.

L'ex vice di Mario Virano (quest'ultimo ha lasciato l'ente per assumere la guida di Telt, la società promotrice dell'opera) conosce bene i meccanismi che sono alla base del lavoro svolto in questi anni dall'Osservatorio, a cui ha partecipato fin dalla sua costituzione, il 1° marzo del 2006. La sua nomina è nel segno della continuità. Anche se, come ammette lui stesso, «la differenza starà nell'approccio con cui sarà condotto il dialogo», verso tutti i 50 Comuni coinvolti, compresi i 17 sindaci «contrari» (fra cui Sandro Plano, primo cittadino di Susa), che pur invitati al tavolo di confronto, da tempo preferiscono lasciare vuote le poltrone riservate ai propri rappresentanti tecnici.

Con un vantaggio iniziale.

«Vent'anni trascorsi a occuparmi dei piccoli e grandi problemi dei Comuni, dal dissesto idrogeologico e le frane alle scuole, dai rifiuti all'ambiente - riflette, infatti, Foietta - mi hanno permesso di conoscere a fondo il territorio e creare relazioni molto dirette con gli amministratori locali. Per questo, nell'affrontare il tema della Torino-Lione, non chiederò a nessuno l'accettazione ideologica dell'opera che, allo stato attuale, non è più in discussione. Ma scenderò sul piano pratico, entrando nel merito dei problemi da risolvere e delle opportunità da cogliere».

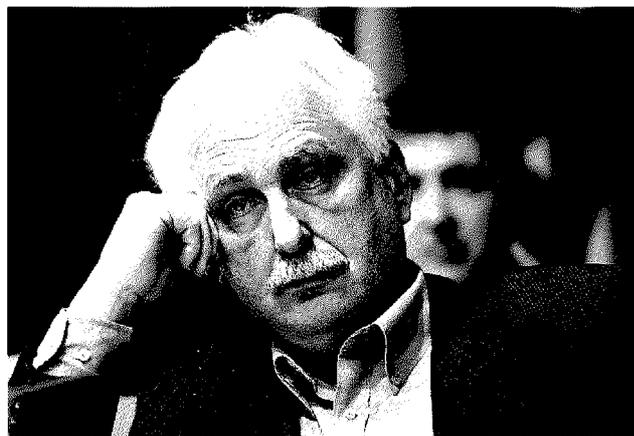
Se alcuni pensano che - avviate le opere a Chiomonte - non ci sia più bisogno dell'Osservatorio «sbagliano di grosso - prosegue Foietta -. Anzi. Strumenti come il nostro, pensati per il confronto, non aiutano solo a stemperare le tensioni, ma a migliorare i progetti. Per questo, credo che lo Stato dovrebbe cogliere l'occasione della riforma del codice degli appalti per esportare il nostro modello anche alle altre grandi infra-

L'OSSERVATORIO

«Gli strumenti pensati per aiutare il confronto stemperano le tensioni e migliorano i progetti: sono modelli da replicare»

strutture italiane».

Per ciò che riguarda la prosecuzione del Tav, il tavolo tecnico avrà molti fronti di cui occuparsi. «Dobbiamo tornare a lavorare per l'intero tracciato e per il progetto sulla tratta italiana fermo al Cipe - prosegue Foietta -. Nel 2029, quando il tunnel di base sarà operativo, anche la tratta di accesso verso To-



Nuovo commissario Tav Torino-Lione. Paolo Foietta

IL PROFILO

Il curriculum

- Paolo Foietta, 58 anni, architetto, è stato dal 2000 dirigente della Provincia di Torino, fino a ricoprire l'incarico di Direttore delle aree Viabilità e Territorio, Trasporti e Protezione civile
- Estensore del Piano territoriale di coordinamento della Provincia e responsabile di numerose infrastrutture, fa parte

dell'Osservatorio sulla Torino-Lione fin dalla sua costituzione, nel 2006. Negli ultimi anni, ha ricoperto nell'ente il ruolo di vice di Mario Virano, a cui ora subentra come nuovo presidente e commissario straordinario di Governo

- È autore dei libri «Tav si», con il senatore Stefano Esposito e «Le infrastrutture al tempo della crisi», con Manuela Rocca

rino dovrà essere adeguata alla nuova capacità di traffico. Ciò significa anche lanciare lo sviluppo dell'hub di Orbassano e Sito, che portano con sé valore e centinaia di posti di lavoro oltre che mettere in sicurezza il territorio e proteggere gli abitati dal rumore».

La partita forse più delicata, però, l'Osservatorio la dovrà giocare sul fronte delle opere di accompagnamento e delle compensazioni. «Da una parte - spiega ancora Foietta - ci impegneremo per far sì



che alcune prescrizioni contenute nel progetto venga anticipata. Fra tutte, la fermata del San Luigi sulla linea cinque del sistema ferroviario metropolitano, quella delle Gru e la fermata di Ferriere a Buttigliera. Dall'altra, i lavori di compensazione veri e propri, che sono coordinati dalla Regione, su cui è disponibile un anticipo di 10 milioni e che prevedono una serie di azioni nella direzione di una Smart Susa Valley. Una cosa è certa. Solo con il completamento di piccoli e grandi cantieri in un periodo più vicino rispetto a quello dell'infrastruttura è possibile dare un segnale concreto a tutti di cosa significhi per un territorio ospitare una linea come la Torino-Lione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA