

Opere e miracoli del fassiniano Mario Virano. Il più antico cantore della “lobby del buco”

Sliding doors - Da capo dell'autostrada Sitaf riteneva il traforo inutile, poi cambiò idea

di **Giorgio Meletti** da *Il Fatto Quotidiano* del 13-03-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/03/13/opere-e-miracoli-del-fassiniano-mario-virano-il-piu-antico-cantore-della-lobby-del-buco/5032530/>

Cinque anni fa Mario Virano considerava già chiusa la partita: “Qualsiasi persona di buon senso e onestà intellettuale si rende conto di quanto la Torino-Lione sia ormai irreversibile”. A trent'anni dall'inizio del folle volo dell'alta velocità in Val di Susa, l'unica cosa veramente irreversibile è lui, Virano. Architetto originario di Rivoli (To), 75 anni, l'attuale direttore generale della Telt, società pubblica mista italo-francese per la costruzione del nuovo tunnel ferroviario, perpetua la sua missione di accanito fornitore di argomenti roboanti alla lobby del buco.

Basta un dato per comprendere l'audacia della sua battaglia. In Italia ogni anno vengono spostate su strada merci per circa un miliardo di tonnellate. Di queste, solo 10 milioni passano dal tunnel del Fréjus, quello che Virano vuole sgorgare spostando il traffico, tra almeno 15 anni, sulla nuova ferrovia.

L'Italia è ferma a discutere del- l'autostrada meno trafficata e dell'uno per cento del traffico pesante, e il merito di questa follia è quasi tutto di Virano, indefesso propalatore di narrazioni oniriche sul futuro dei trasporti. Sua, per esempio, la grande predicazione del Corridoio 5, il collegamento Lisbona-Kiev via Padania, che sarebbe vanificato dalla mancanza dell'anello decisivo, la Torino-Lione. I grandi traffici, profetizzava 17 anni fa, avrebbero attraversato “le grandi pianure a nord” (soluzione più furba che bucare due volte le Alpi) e “l'Italia si troverebbe in posizione marginale”.

In realtà il Corridoio 5 non esiste né al di sopra né al di sotto delle Alpi, ma l'importante è predicare, come Virano fa da almeno 35 anni, da quando negli anni 80 a Torino era braccio destro del segretario provinciale del Pci Piero Fassino e si occupava di alleanze per le giunte locali. La militanza politica è il propellente della sua carriera, che lo vede nel 1998 amministratore delegato della Sitaf, sì proprio lei, l'autostrada del Fréjus che oggi Virano vuole svuotare a favore della ferrovia. Essendo Virano un teorico generoso, al tempo ci regalò la più convincente profezia sull'inutilità della nuova ferrovia: “Obiettivi quali quelli di un riequilibrio modale significativo con una riduzione della componente stradale rispetto a quella su rotaia sono perlomeno velleitari e illusori”. E per togliere di mezzo ogni equivoco, aggiungeva: “La strada è comunque destinata ad assolvere un ruolo fondamentale per la mobilità passeggeri e merci su scenari di lungo periodo”.

Spostato dai suoi danti causa politici dalla Sitaf al cda dell'Anas, si dedicò al ponte sullo Stretto, per il quale produsse il più onirico dei progetti: sfruttare i piloni da 400 metri che reggevano il piano di attraversamento del mare per infilarci case e uffici. Davvero, lo battezzò Ponte-Grattacielo, un'idea in confronto alla quale il Ponte Morandi con i ristoranti di Danilo Toninelli rientra a pieno titolo nei canoni della normalità.

La sua fantasia ha raggiunto l'apice nel 2015, quando l'Antitrust eccepì sul suo passaggio, dopo nove anni, da Commissario di governo e direttore dell'Osservatorio per la Torino-Lione (impagabile organismo governativo di propaganda dell'opera inutile) al vertice della Telt, società costruttrice dell'opera. Era violata la legge 215/2004 (legge Frattini) secondo cui non puoi andare a dirigere una società che operi “prevalentemente” nel settore di cui ti occupavi come incarico di governo.

Lì Virano ha battuto ogni record, argomentando che lui, in fin dei conti, si occupava solo dei 4,4 chilometri di ferrovia tra Bussoleno e l'imbocco del tunnel, pari all'1,6 per cento della Torino-Lione, e quindi Telt si occupava prevalentemente di altro. L'ha fatto scrivere davvero ai suoi avvocati, e di fronte a un'argomentazione così ben tornita non si può far altro che alzarsi in piedi e battere forte le mani. Infatti l'Antitrust l'ha dichiarato incompatibile. Ma lui è ancora lì.