

## La Regione vuole stringere i tempi: subito 30 milioni per le compensazioni

**L'IMPORTANTE** è scegliere opere di cui esiste già una progettazione e che siano cantierabili in tempi brevi. È questo il criterio principale che sta orientando l'ufficio di gabinetto del presidente della regione Roberto Cota nella scelta dei lavori da pagare con i 10 milioni di euro già stanziati dal Cipe per le compensazioni del Tav. La Regione sta anche cercando di aumentare questa cifra. Si potrebbe arrivare fino a 30 milioni subito, utilizzando fondi per le aree sottoutilizzate non ancora spesi dalla Regione e che il governo deve autorizzare.

I filoni in cui è stato diviso l'elenco ricalca quelli del Piano di sviluppo della Provincia, che verrà di fatto inglobato in questa pianificazione a regia regionale: opere per la difesa idrogeologica; infrastrutturazione ed energia; scuole e ospedali; sostegno alle imprese. In buona parte si tratta di interventi che vanno a beneficio di tutta la valle, come l'idea di utilizzare le reti di illuminazione pubblica a risparmio energetico per migliorare la trasmissione dati e per altri servizi come la videosorveglianza. Oppure la centrale a cippato di San Giorio resuscitata in un progetto con Acsel e Ipla da due milioni e mezzo. Così come la messa in sicurezza idrogeologica o la ristrutturazione delle stazioni, anche se, quest'ultimo, sarà stralciato e mandato avanti dalla Regione in autonomia.

Nelle aree di cantiere di Chiomonte e Susa c'è poi il problema di alloggiare gli operai dei cantieri e approfittarne per ri-

solvere la vecchia questione dell'aumento dell'offerta alberghiera per l'intera valle. Si parla di ristrutturare a questo scopo una parte della caserma Henry e l'intera caserma Cascino a Susa, oltre alla ristrutturazione di un albergo a Chiomonte, chiuso da tempo, che potrebbe poi essere preso in gestione dall'Anffas, l'associazione dei genitori di disabili che gestisce strutture per il turismo sociale in mezza Italia.

Il nuovo slogan è una progettazione per una "smart valley", una valle che possa ri-

svegliarsi, dopo il decennio dei cantieri per il tunnel, risorta dalla sua crisi economica e sociale, più sostenibile e più attrattiva.

L'intenzione è, appunto, partire subito. Del resto, si è sempre detto che le opere di un Piano di sviluppo per la valle di Susa sarebbero dovute partire prima dei cantieri della Torino-Lione (e, si diceva, anche a prescindere dalla Torino-Lione). Trattative che non coinvolgono la Comunità montana prossima alla cancellazione e per la quale non si può convocare un'assemblea dei

sindaci, viste le troppe divisioni. Contatti che così vanno avanti per rapporti quasi personali, anche districandosi dentro le gelosie dei Comuni, che ancora una volta, dimostrano di andare a questo appuntamento in ordine sparso, come ai tempi dell'autostrada. Trattative cui partecipa in modo autonomo, nella sua qualità di consigliere provinciale, Antonio Ferrentino, insieme ai sindaci che hanno chiesto di avere un rapporto con la Regione come il sindaco di Susa e quello di Sestriere. Cota convocherà i sindaci entro un paio di settimane per illustrare il Piano.

Intanto, nella progettazione definitiva della tratta comune si sta anche pensando allo spostamento dell'autoporto di Susa, che dovrà fare posto all'area di servizio del tunnel di base. Un autoporto ai piedi di un tunnel di valico è obbligatorio, il nuovo piazzale con i servizi per gli autotrasportatori non dovrà essere troppo distante da Susa. E possibilmente dovrà essere su terreni di proprietà della Sitaf o, comunque, su aree già compromesse a ridosso dell'autostrada. Si sta esaminando la convenienza complessiva dei terreni Sitaf ad Avigliana e di aree sparse tra Borgone, Chianocco e Bussoleno.

Il Centro guida sicura potrebbe essere scorporato e spostato a una quota "più fredda", visto che serve la facilità a ghiacciare la pista per i corsi di sicurezza stradale. A questo scopo si sta prendendo in esame la piana di Salbertrand, in particolare, una porzione dello scalo ferroviario. **M.B.**