

# Sì Tav: patto tra politica e economia

## Domenica il convegno al Lingotto: attese 700 persone, 200 dalla valle

di MASSIMILIANO BORGIA

ALLA fine della mattinata verrà sottoscritto un patto tra politica e mondo economico. Un documento che in queste ore è in via di limatura. Un atto simbolico e politico. Ma il successo politico del convegno Sì Tav del Lingotto programmato per dopodomani mattina c'è già tutto. Ed è un successo inaspettato per il Pd. L'iniziativa messa in piedi dall'onorevole Stefano Esposito, Giorgio Merlo e Sergio Chiamparino, ha spaccato il centrodestra i cui vertici non hanno voluto raccogliere l'invito per un'iniziativa bipartisan nel timore di rincorrere il Pd che fino a ieri era invece in forte difficoltà grazie all'alleanza con i No Tav in valle di Susa. Hanno declinato l'invito i vertici del Pdl regionale con Ghigo e Ghiglia e soprattutto il candidato alla Regione Roberto Cota. Ma hanno aderito a titolo personale personalità di primo piano del centrodestra piemontese come l'onorevole Osvaldo Napoli, il sottosegretario Bartolomeo Giachino e il senatore Walter Zanatta.

Ma soprattutto a riempire la "sala gialla" del Lingotto, concessa in inverno e riscaldata per l'occasione, ci saranno praticamente tutte le associazioni di categoria torinesi ad iniziare da Unione industriale, Confindustria Piemonte, Associazione costruttori, Collegio costruttori, Cna, Ascom, per dire solo le più note. Accanto a queste, quasi tutti i sindacati e molte associazioni di cittadini. Tutti a dire che il Tav serve all'economia e al futuro del Piemonte.

La sala gialla contiene 700 posti, ma già si prevede la fila fuori, tanto che verranno installati altoparlanti per permettere anche a chi non riuscirà ad entrare di ascoltare gli interventi. A parlare saranno in primo luogo i vertici delle istituzioni torinesi, compresa la presidente della Regione, che a questo punto sarà l'unico candidato ad avere i riflettori su di sé, riuscendo così forse anche a tagliare definitivamente le unghie al cavallo di battaglia di Cota e del Pdl per cui il Pd è responsabile dell'impasse sul Tav grazie alle sue ambiguità e alle sue alleanze con la sinistra radicale in Regione e con i No Tav in valle di Susa. Da lunedì questo argomento sarà certamente più difficile da utilizzare.

Però non sarà una manifestazione di piazza, dove la maggioranza silenziosa dei piemontesi Sì Tav si sarebbe dovuta contare. Sarà uno dei tanti convegni che periodicamente vengono organizzati a Torino da partiti e organizzazioni favorevoli alla Torino-Lione. «Non abbiamo mai parlato di organizzare una manifestazione di piazza - puntualizza Stefano Esposito - non era nostra intenzione proporre una "prova muscolare" nei confronti di chi ha tutto il diritto di essere contrario a quest'opera. Non era nostra intenzione contattarli. Abbiamo semplicemente voluto dare voce

*Per il Pd è un successo politico inaspettato: assenti i vertici del Pdl, sì da Napoli e Giachino*

*a quella maggioranza Sì Tav che fino ad ora è venuta fuori solo attraverso voci isolate. Ci interessa dire che queste non sono opere di destra o di sinistra, sono opere che servono a tutti. Non è importante fare il confronto tra i 500 del presidio No Tav di Susa e i 700, forse mille, del Lingotto».*

Dopo gli interventi istituzionali e degli organizzatori il microfono sarà aperto agli aderenti e, si assicura, anche a chi si dichiara contrario «a patto che vengano rispettati i tempi e i termini di un confronto civile».

Dalla valle di Susa e Sangone sarebbero già circa 200 le adesioni pervenute al sito dell'iniziativa. E proprio in vista del convegno del Lingotto si è riunito a Susa un gruppo di commercianti e artigiani che dalla partecipazione all'iniziativa Sì Tav è arrivata a costituire un vero e proprio consorzio d'impresе per chiedere un pieno coinvolgimento del tessuto economico della valle

nei lavori collegati alla Torino-Lione.

Sono piccoli imprenditori che rappresentano 93 ditte della valle di ogni settore, anche quelli non direttamente collegati alla costruzione della ferrovia ma interessati ai filoni di indotto che potrebbero trarre beneficio dai cantieri, dalla presenza degli operai e dalla presenza futura di una grande linea ferroviaria internazionale.

A guidarli è un esercente seguino, Michele Cribari, vicino al centrodestra cittadino, molto conosciuto in valle di Susa. «Saremo domenica al Lingotto per dire che



quest'opera serve per contrastare la crisi economica in valle di Susa - sottolinea Cribari, che a Susa gestisce attività diverse, dal trasporto merci a pubblici esercizi - L'idea mi è venuta quando ho visto la prima manifestazione No Tav di questi giorni. Mi creda, i seguisti erano davvero pochi. E così ho iniziato a telefonare a diversi imprenditori in giro per la valle. A tutti ho chiesto semplicemente per-

ché dobbiamo continuare a stare zitti, perché dobbiamo continuare ad avere paura di parlare e dire che vogliamo tutelare il lavoro in valle di Susa». Le condizioni sono che il lavoro deve restare in valle. «In valle di Susa non avevamo ancora visto una crisi così. Se non si fa qualcosa qui chiudono anche quelli che sono rimasti».

Si ma la crisi è adesso, i cantieri ci saranno non prima del 2013... «Infatti noi chiediamo che le opere comprese nel Piano strategico vengano avviate subito, direi lunedì. Se vogliono dimostrare che davvero non ci stanno prendendo in giro devono capire che questo è lavoro che serve subito, adesso. Perché le imprese della valle che sono già in crisi, quando presenteranno alle banche i bilanci 2009, si vedranno imporre il rientro dei prestiti. E lì sarà davvero tragica. Come faremo a rientrare con questa situazione?». Allora anche le

nei rientri dei mutui contratti... «Le filiali della valle non possono decidere. Le decisioni, le banche, le prendono a Torino. Ma è chiaro che la salute delle imprese interessa anche a loro».

Lei però nel 2005 ha partecipato alle manifestazioni No Tav. Perché lo ha fatto? Perché andava di moda? «E' vero che ho partecipato anch'io, ma l'ho fatto perché c'era stata una carica della polizia contro gente che manifestava le proprie idee. Questo non mi era piaciuto. E poi allora la situazione non era chiara. Oggi è evidente che la Torino-Lione si farà certamente. E come si fa a dire che si è contrari a uno studio geologico che ci fanno gratis e mettono a disposizione del nostro territorio?». L'adesione al Consorzio è aperta a tutte le aziende valsesine interessate, che abbiano la sede legale in valle di Susa. Per l'adesione: civalususa@gmail.com.

*Un gruppo di 93 ditte valsesine chiede il coinvolgimento nei lavori*

banche della valle dovrebbero spolare la vostra battaglia e chiedere le opere accessorie subito, magari dando in cambio una dilazione

Al Lingotto ci saranno anche le ditte edili della valle che fanno parte del Collegio costruttori della provincia di Torino. Il presidente provinciale Alessandro

Cherino sottolinea «l'effetto domino» dei cantieri del Tav e della realizzazione della futura Torino-Lione. «Saremo al Lingotto per affermare che agli interessi generali rappresentati da opere come il Tav la politica non può arrivare divisa per interessi di parte. Un'opera come questa è in grado di generare un effetto domino nella movimentazione dei capitali e delle iniziative economiche forse difficili da immaginare. Basta ricordare che la sola occupazione generata dalla costruzione della linea Torino-Milano è stata in tre anni di 5mila addetti in più nel settore edile rispetto alla media nazionale. L'importante sarà trovare una formula perché lavorino soprattutto ditte del Piemonte. E poi c'è un indotto generato dalla trasformazione delle aree che, secondo l'idea che si sta affermando, verrebbero liberate dalla vecchia ferrovia. Crescerà il valore immobiliare delle case sull'attuale ferrovia e, a parte i disagi per i cantieri, alla fine i centri attraversati avranno un volto nuovo». Chi deciderà queste trasformazioni urbanistiche e quali costruzioni sarebbe meglio realizzare? Ancora palazzine perché gli alloggi si vendono sempre? «Saranno i Comuni a decidere cosa vogliono fare. Io credo che, se non stovogliono creare dei quartieri dormitorio, sia sempre meglio una destinazione non solo residenziale».

D'accordo il presidente dell'Ance, l'associazione regionale dei costruttori, Giuseppe Provvisiero. «Con la nostra presenza al Lingotto - dice - vogliamo ribadire il significato strategico della nuova linea Torino-Lione per il nostro territorio e per il settore edile in particolare. L'innovo collegamento ferroviario offre opportunità di riqualificazione urbanistica e ambientale dell'area interessata ma anche di sviluppo economico per l'intera regione, cui gli imprenditori piemontesi, che l'Ance rappresenta, guardano come ad un'irrinunciabile occasione».

## Svolta alla Coldiretti: apertura alla To-Lione

L'ERA Gottero è sempre più lontana, la Coldiretti provinciale ha ormai cambiato idea sul Tav. Se un tempo la più importante organizzazione agricola del Piemonte, che nella Prima Repubblica era la base del consenso della Dc nei territori di provincia, fu la prima a dichiarare guerra alla Torino-Lione, oggi Coldiretti si muove su un terreno, più congeniale, di cautela. E dal No Tav passa alla richiesta di stare dentro i tavoli di trattativa. La conseguenza è che difficilmente si vedranno ancora i trattori con le bandiere gialle sfilare accanto ai No Tav, con il benepulcito dei vertici provinciali. «Sì Tav il nostro atteggiamento è di critica costruttiva. Noi non possiamo opporci al volere dei governi e agli accordi internazionali - afferma oggi Riccardo Chiabrando, presidente Coldiretti Torino - Chiediamo però massima attenzione al territorio e la partecipazione del mondo dell'agricoltura a tutti i tavoli tecnici in cui si discute dell'opera. I berretti gialli non sono aprioristicamente contrari allo sviluppo e alla modernizzazione che il treno alla capacità potrebbe portare all'economia del Nord

ovest e a tutta l'Italia». Quindi niente più No Tav. «Ma chiediamo una attenta valutazione delle ipotesi di tracciato. Il nostro obiettivo è impedire che si ripetano errori che, in passato, si sono verificati nella valle di Susa con la realizzazione delle tante opere pubbliche che l'hanno trasformata. Proprio quanto successo negli ultimi vent'anni non ci permette di dormire sonni tranquilli. Ancora oggi i terreni fertili portano i segni indelebili dei depositi aperti per il raddoppio della ferrovia e per i cantieri autostradali. Coldiretti chiede di individuare il tracciato con minor impatto sul territorio. Vogliamo evitare che la vallata venga ulteriormente penalizzata dall'emessa grande opera visto che in tutta la valle di Susa l'agricoltura è un settore attivo. Tuttavia, sinora gli studi presentati non prendono nella dovuta considerazione la realtà agricola».

Sergio Barone, presidente di sezione di Sant' Ambrogio, aggiunge: «Da parte dei coltivatori non c'è alcuna volontà di essere pregiudizialmente contro questa opera. Noi Coldiretti siamo preoccupati dai tanti cantieri che potrebbero sorgere in molte aree fertili, distruggendo per sempre il suolo agricolo, mettendo in seria difficoltà imprese che già dispongono di pochi terreni in fondovalle e che quindi

vedrebbero ridotta la capacità di resistere nell'azione di presidio del territorio. Le perplessità espresse dai nostri presidenti di sezione sono fondate: da sempre le aziende agricole pagano prezzi troppo alti in occasione dei tanti interventi infrastrutturali compiuti fra queste montagne. Altro elemento non proprio rassicurante riguarda il mancato coinvolgimento dei coltivatori a livello dell'Osservatorio sul Tav, guidato da Virano».

I timori dei coltivatori derivano dalla presenza dei depositi di smantico che esistono a vent'anni dai lavori. I cantieri in valle di Susa non sono mai mancati: prima il raddoppio della linea ferroviaria, poi i cantieri dell'autostrada, quindi i lavori per i campionati mondiali sci, e infine, quelli per le olimpiadi invernali. Sergio Barone aggiunge: «I lavori sono terminati, ma troppe aree agricole non sono state ripristinate. Le tante sbandierate e decantate opere di compensazione si sono dimostrate inadeguate. Ricordiamo, inoltre, la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Exilles: è stata inaugurata e subito chiusa, poi è stata soppressa anche la fermata. Un ulteriore esempio negativo è rappresentato dalla circonvallazione di Avigliana: una bella soluzione trasportistica, peccato che il transito dei mezzi agricoli sia interdetto. Il mondo agricolo è stanco di essere posto di fronte a scelte che non si possono più mettere in discussione. Alla luce di quanto finora successo, ben pochi coltivatori della valle di Susa credono alle opere di compensazione».

Riccardo Chiabrando riprende: «Una richiesta della Coldiretti è la presenza dei rappresentanti del mondo agricolo ai tavoli di progettazione e nella cabina di regia. Con la gestione Virano noi non siamo mai stati interpellati a livello di osservatorio sul Tav. Nel Ptc, Piano territoriale di coordinamento, della Provincia la salvaguardia delle aree fertili è considerata obiettivo prioritario. Se ciò è importante per le strutture industriali, commerciali e per le espansioni urbanistiche, a maggior ragione dovrebbe essere preso in considerazione per un'opera come il Tav. Noi coltivatori siamo preoccupati anche per quanto riguarda il materiale che verrebbe asportato dal cuore delle montagne per realizzare le gallerie. Non abbiamo informazioni sulle caratteristiche dei materiali e sui depositi. Anche in tal senso chiediamo maggiore chiarezza rispetto a quanto successo nel passato».

Sergio Barone conclude: «Anche circa i sondaggi occorre essere limpidi e schietti. Nella valle di Susa sono vent'anni che si eseguono carotaggi, prima per l'elettrodotto, poi per i campionati mondiali e successivamente per le olimpiadi. Ora ci stiamo dicendo che servono per individuare il tracciato. Io non sono un tecnico, ma l'impressione che si ha è che alcuni carotaggi sembrano essere privi di un senso logico particolare; forse servono a sondare la reazione della gente della nostra valle».

