

Compensazioni quattro filoni per dire Sì al Tav

di MASSIMILIANO BORGIA

LA REGIONE ha distribuito i primi orientamenti per le compensazioni Tav. L'elenco non comprende ancora progetti precisi. La prima ipotesi di intervento, predisposta con l'Osservatorio, elenca quattro filoni strategici dentro cui costruire la successiva progettazione. Si tratta di inviare al governo una lista di progetti cantierabili. Progetti che, per non richiedere ulteriori risorse, saranno predisposti dalle amministrazioni (in particolare la Provincia). Serviranno per poter spendere i 10 milioni di euro già stanziati dal Cipe ma non ancora disponibili. Entro l'estate, lo stesso Comitato interministeriale dovrà, infatti, rendere disponibili in cassa i 10 milioni. I tempi entro i quali bisognerà dimostrare che i progetti sono pronti si aggirano sui 120 giorni dalla pubblicazione della delibera in Gazzetta ufficiale. L'Osservatorio inizierà a lavorare più nei dettagli a partire da settembre cercando di concludere la ricognizione con Comuni, Provincia e Regione entro 90 giorni.

Se i 10 milioni sono un acconto, la cifra totale per le compensazioni del primo lotto della Torino-Lione (lato Italia) è di 140 milioni, pari al 5 per cento sui 2,8 miliardi di spesa previsti per l'Italia. Naturalmente il calcolo è basato sulla certezza che l'Europa destinerà all'opera una quota pari al 40 per cento dell'importo totale. Questi 140 milioni saranno stanziati durante i dieci anni di previsione dei lavori.

Ma le compensazioni costano molto di più. Per questo lo stesso Osservatorio si fa carico di incrementare i fondi disponibili cercando di intercettare altri fondi europei con l'appoggio del ministero dello sviluppo economico. La strategia sarebbe questa: iniziare a sviluppare progetti con i 10 milioni del Cipe e poi, con questi progetti, candidarsi per finanziamenti specifici europei all'interno del Quadro strategico comune individuato con il prossimo bilancio comunitario. Le compensazioni seguiranno una gradualità che privilegia i tre Comuni interessati da cantieri in superficie, come previsto dalla mozione approvata dalla Camera il 28 marzo.

I quattro filoni entro i quali eseguire la progettazione, il primo riguarda il grande progetto di "smart valley" che ripete in concetto di "smart city", la nuova tendenza in fatto di finanziamenti per la trasformazione urbana in Europa. Si pensa a un progetto pilota che, come per le smart cities, guardi all'innovazione tecnologica a supporto della comunicazione e dell'informazione a servizio di turismo e sistema produttivo.

Il secondo filone tocca l'energia e dovrebbe catalizzare progetti sullo sfruttamento del cippato forestale e dell'acqua calda che uscirà dal tunnel di Chiomonte e dal tunnel di base. Qui, oltre al teleriscaldamento su area vasta e alla produzione di energia elettrica, è bilanciata anche l'ipotesi di realizzare una "fattoria" come quella costruita accanto

al tunnel del Loetschberg, dove, in montagna, con l'acqua tiepida del tunnel una società alleva stornioni e scalda una serra che produce frutta anche tropicale.

L'altro filone riguarda gli interventi sul patrimonio edilizio.

Si parla di ristrutturare le scuole della valle e dotarle di sistemi di risparmio energetico, ma anche di utilizzare strutture pubbliche in degrado per realizzare alloggi per le maestranze che potranno poi essere ceduti all'Atc per usarle come case popolari.

L'ultimo filone riguarda l'assetto idrogeologico, con interventi già in parte previsti sulla Dora e sul Cenischia e su tutti gli affluenti.

Altri progetti potranno essere inseriti, tra quelli già presentati dalle amministrazioni che stanno cercando di sfruttare l'opportunità Tav. Tra questi ci sono l'avvio del reparto di ortopedia dell'ospedale di Susa; la realizzazione delle nuove stazioni di Avigliana, Susa e Bussoleno (e di altri Comuni) tra il Sistema ferroviario metropolitano e la ferrovia storica; la riqualificazione urbanistica intorno alla futura stazione di internazionale di Susa; la riqualificazione urbanistica dell'area intorno alla stazione di Bussoleno; la realizzazione di un "treno della montagna"; la realizzazione di un "museo dei valichi" e la ristrutturazione

I sindaci di valli e cintura presenti lunedì mattina al tavolo regionale convocato dal presidente Roberto Cota



dell'ex caserma Henry a Susa; il nuovo ponte degli alpini a Susa; la "rifunzionalizzazione" degli svincoli autostradali richiesti dalla Sita e la ristrutturazione delle due statali e della viabilità locale.

Per tutto questo la Provincia,

ai tempi del Piano strategico, aveva ipotizzato un miliardo e 300 milioni. E oggi disponibili arrivano solo 10 milioni. Così lo stesso Cota ha chiesto al governo nuovi stanziamenti. «I soldi sono pochi - riconosce il presidente - e

Monti ne deve scucire di più. Gli amministratori valsesiani hanno fatto presente che 10 milioni sono pochi e io sono d'accordo».

Per i sindaci della valle ha parlato il presidente della Comunità montana. «A noi non piace parlare

di "compensazioni", ma di piano di sviluppo. E 10 milioni, con i quali si può fare ben poco, sono una cifra piccola rispetto agli enormi problemi che ci porterà il Tav», ha detto Sandro Plano. «In astratto ha aggiunto Plano (che da sindaco di Susa aveva condiviso il Piano strategico) - i quattro filoni di intervento che hanno individuato sono condivisibili. Ma serve un vero piano di sviluppo. Noi ne abbiamo preparato uno e di altri non ne servirebbero. Tanto più che ogni volta salta fuori una progettualità diversa».

«Una piccola carota - ha commentato Mauro Mannari, sindaco di Rivalta, mentre Piera Favro, primo cittadino di Mompantero, ha detto di essere «preoccupata per il dissesto idrogeologico del territorio e per la mancanza di risorse per strade e scuole, che oggi non si vogliono impiegare».