

IL SINDACO CHIEDE UNA MODIFICA

Pinard: «Così si avvantaggia il territorio, la comodità attirerà i torinesi in paese»



Renzo Pinard, sindaco di Chiomonte

PER Renzo Pinard, sindaco di Chiomonte, la presenza di uno svincolo autostradale a Chiomonte è una necessità, prima ancora che una compensazione a servizio del territorio. Necessità perché, ricorda il primo cittadino, «quando in un primo momento i progettisti avevano ipotizzato l'utilizzo di via dell'Avanà per la viabilità di cantiere, io avevo subito fatto presente che arrivare dalla strada delle vigne sarebbe stata una pazzia. L'unica soluzione era sfruttare la vicinanza dell'autostrada all'area di cantiere, e per fortuna così è stato fatto. A quel punto tanto valeva che, dovendo prevedere un nuovo svincolo alla Maddalena, si ipotizzasse uno svincolo che restasse anche a vantaggio del territorio».

Quindi siete soddisfatti della soluzione prospettata? «La soluzione che piaceva di più a Sitaf e Lf prevede l'uscita dello svincolo all'interno dell'area di cantiere. Noi, anche all'ultima conferenza dei servizi, abbiamo chiesto che lo svincolo resti al di fuori dell'area di cantiere, per un motivo molto semplice: io sono convinto che a Susa il cantiere del tunnel di base non si farà mai». Per quale motivo scusi? Pensa che la spunteranno i No Tav? «No, non dico questo. Perché stante le difficili condizioni attuali, a Susa, in un contesto urbano, lo Stato dovrebbe schierare centinaia e centinaia di poliziotti in più che a Chiomonte: non credo che la cosa sia sostenibile e pertanto quel cantiere non sarebbe difendibile». Sono in tanti a sostenerlo, anche se solo a livello locale... «Basta avere un minimo di conoscenza del territorio per rendersene conto. Alla luce di questo ragionamento, che faccio a titolo personale, noi chiediamo che lo svincolo resti al di fuori del cantiere della Maddalena proprio perché, a mio avviso, è concreto il rischio che il cantiere di Chiomonte si prolunghi nel tempo, ben oltre la durata dei lavori del tunnel geognostico, e quindi sarebbe bene che lo svincolo possa entrare in funzione subito».

Ma quindi cosa succederà secondo lei? «Succederà che il progetto resterà quello attuale, ma il tunnel di base, anziché partire con lo scavo da Susa, potrebbe essere scavato da Chiomonte in giù sfruttando la presenza del tunnel geognostico, mentre a Susa aprirebbe solo il cantiere della stazione internazionale, magari tra una decina d'anni, quando la contestazione No Tav sono convinto che sarà ormai minima. Non pretendo di aver ragione, ma secondo me è un'ipotesi realistica di come potrebbero andare le cose». Torniamo allo svincolo: lo considerate una compensazione, cioè una ricaduta positiva lasciata dal Tav? «Sì, ma in conferenza dei servizi ci siamo opposti all'ipotesi che venga finanziato con i soldi delle compensazioni: è un qualcosa che è stato stabilito come prescrizione dal Cipe e che pertanto deve trovare posto nel quadro economico dell'opera, non fuori dall'opera». Lei sa, però, che sul progetto viene studiato a livello di definitivo soltanto il collegamento tra l'autostrada e l'area di cantiere, mentre quello verso Chiomonte è solo uno studio di fattibilità tutto da approfondire... «Il Cipe dice che dovrà essere collegato alla viabilità ordinaria e per me viabilità ordinaria vuol dire l'ex statale

24, non via dell'Avanà. L'autostrada del Frejus, così com'è stata concepita, non serve il territorio della media-alta valle, ma lo calpesta. Con la stazione internazionale di Susa saremo a metà strada tra Parigi e Roma e questo può aprire enormi possibilità di sviluppo turistico».

Qual è la cosa che la stuzzica di più? Immaginare che centinaia di turisti potranno uscire a Chiomonte e andare a prendere la seggiovia per il Fraiss? La vede come un'ipotesi credibile? «Non penso solo a questo, sono mille le opportunità che si possono aprire: anni fa, ai tempi di Annibale 2000, l'attuale presidente della Comunità montana, Sandro Plano, aveva buttato lì l'idea di una funivia tra Susa e il comprensorio del Fraiss e di Pian Gelassa, una volta recuperato. Capisco che questo non è il periodo migliore per fare grandi voli pindarici, ma se non iniziamo oggi a discutere del domani, quando lo dobbiamo fare? Come amministratori abbiamo il dovere di dare alla stazione internazionale di Susa tante buone motivazioni per esistere, altrimenti tutti avremo fallito. I No Tav accusano me e la collega di Susa di svendere la valle per un piatto di lenticchie, quando loro mangiano tutti i giorni antipasto, primo e secondo. Oggi il problema è anche quello di un piatto di lenticchie per dare lavoro alla nostra gente».

Lei quindi è convinto che davvero il Tav e tutte le opere a esso collegate rilanceranno l'occupazione? «Non dobbiamo farci fregare da questa suggestione, il ragionamento va ribaltato. Certo che i cantieri del Tav magari porteranno mille posti di lavoro, ma saranno a tempo determinato, non puoi basare l'economia di una valle su un'opera la cui costruzione durerà un tempo finito. Dobbiamo semmai cogliere l'occasione per ridisegnare l'economia di una valle intera per i prossimi 50 anni». Quindi lei vede nel nuovo svincolo una reale possibilità di sviluppo? «Sono convinto che le grandi opere debbano lasciare delle infrastrutture a servizio del territorio, e in questo senso lo svincolo potrà essere utile all'economia della media-alta valle. Non penso solo agli sciatori che potrebbero salire al Fraiss, sul quale comunque le agenzie immobiliari mi dicono che comincia ad esserci un interesse reale. Penso ai torinesi che, a fronte di questa comodità, potrebbero essere attratti dall'idea di trasferirsi a Chiomonte di avere una via di comunicazione veloce per raggiungere Torino».

Ma ammesso che le sue ipotesi si concretizzino, il Piano regolatore cosa prevede per Chiomonte e per il Fraiss? Pensate ad uno sviluppo edilizio? «Su Chiomonte la mia amministrazione lo ha sempre detto: la priorità è il recupero del centro storico, poi si vedrà. Al Fraiss le aree edificabili sono pochissime, qualche centinaio di metri quadrati. Le grandi aree sono tutte zone di proprietà comunale e sia chiaro che, finché ci saremo noi, non permetteremo alcuna speculazione: il Fraiss deve restare così com'è e non abbiamo nessuna intenzione di modificare il Prgc». Comunque sia, prima che lo svincolo sia pronto, ci vorranno ancora diversi anni... «Non è importante avere le cose subito, ma averle un domani quando serviremo, la cosa non mi preoccupa». Quei piloni e quei nuovi serpenti d'asfalto saranno un altro bello sfregio al paesaggio della val Clarea... «Basta andare una volta al Rocciamelone e guardare giù: negli anni '80 abbiamo lasciato fare una bruttura come l'autostrada, che per altro non serve le comunità locali, ora non credo che dobbiamo preoccuparci di un'opera che, per quanto impattante, sarà davvero a servizio del territorio».

Marco Giavelli