

«Studenti fuorisede, i nuovi poveri»

Dopo la ricerca pubblicata dal Corriere, parla Peyron, responsabile per la diocesi

di **Paolo Coccoresse**

Nella città universitaria di Torino è forte il rischio esclusione. «In particolare per quei fuorisede costretti, a causa delle ristrettezze economiche, ad abitare lontano dal centro, in quei quartieri dove c'è un tessuto sociale che offre poche occasioni di relazioni». Don Luca Peyron è da sei anni il responsabile della pastorale universitaria della diocesi. Lunedì il *Corriere Torino* ha pubblicato un'inchiesta per raccontare la polarizzazione del-



la Torino studentesca. Una realtà che don Luca non sottovaluta. «È una cosa nuova — dice —. Esito di un processo di costruzione della città universitaria che non è stato amministrato. Ma lasciato ai privati che investono in una nuova residenza solo se hanno un ritorno». E a pagare il conto peggiore sono proprio loro, i ragazzi arrivati da altre regioni. «Sono i più penalizzati. I più poveri non solo dal punto di vista economico, ma anche sociale».

a pagina 8

CORRIERE
PERCA
SERA PI

«Studenti fuorisede, i nuovi poveri E la città non fa ancora abbastanza»

Il responsabile della Diocesi per l'università: il rischio è l'isolamento sociale

Gli studenti poveri esistono, ma vivono nel silenzio perché faticano a chiedere aiuto. «Si vergognano anche se hanno grandi difficoltà. Conosco un fuorisede che vive con la pensione d'invalidità del padre. Per comprare i libri, mangia dove capita. Come i minatori italiani in Belgio, ma senza le unghie sporche di carbone». Non è l'incipit di un romanzo di Dickens, ma una delle tante storie raccolte da don Luca Peyron, direttore della pastorale universitaria della Diocesi. «I fuorisede? Sono i più a rischio quando si parla di povertà. Non i pensionati».

Perché?

«I rapporti Caritas e Rota collimano. I giovani sono i più poveri dal punto di vista economico, ma anche esistenziale. Non hanno certezze nel futuro e i genitori non offrono loro sicurezze. Si crea un circolo depressivo».

Che cosa stritola, in parti-

La vicenda

● Lunedì il Corriere ha pubblicato un'inchiesta che racconta quanto è polarizzata la città universitaria

● I fuorisede poveri vivono sempre più lontano dal centro. Sono «a rischio esclusione», denuncia don Luca Peyron

colare, i fuorisede?

«Nessuno viene al Nord perché è divertente. Cercano qualcosa di meglio. O, più semplicemente, il corso che non c'è nelle loro regioni».

A spese dei genitori...

«Che genera una pressione sociale enorme sui ragazzi. Spesso autoindotta. I fuorisede sono consapevoli dei sacrifici. Studiano come disperati. In 5 anni ne perdono 10 di vita. Un investimento esistenziale che li prosciuga. Con il mito della camera singola».

Cioè?

«Non si riesce a studiare condividendo una doppia. Meglio la singola da dove, però, non si esce quasi mai. E la povertà economica si tramuta in quella sociale».

Le camere singole sono costose. E i fuorisede più poveri finiscono a vivere in Barriera come ha evidenziato uno studio del Politecnico...

«Una cosa nuova. Esito di un processo di costruzione della città universitaria che

non è stato ben amministrato. Ma lasciato ai privati che investono in una nuova residenza solo se ne hanno un ritorno. Si veda la "San Paolo" dove si paga 500-600 euro al mese».

Cosa ha comportato?

«Nella zona sono aumentati gli affitti degli appartamenti. E gli studenti sono costretti a cercare casa altrove».

Dove?

«I ricchi seguono la metro, i poveri si attaccano al tram. Nel senso del 4, verso Nord, dove c'è un tessuto urbano non abituato alla loro presenza».

Perché non ci sono locali e market aperti 24 su 24?

«Non solo, sono luoghi a bassa entità di connessioni tra persone. Si rischia l'esclusione».

Che provoca quali effetti?

«L'abuso delle canne e dell'alcol. È terapeutico per contrastare l'ansia. Quando vado a San Salvario non vedo ragazzi che si divertono. Esagerano per non stare sul pezzo per-

ché non vogliono affrontare quello che devono».

Cosa fare?

«Università e Politecnico sono sensibili, ma non è il loro mestiere. Stanno costruendo una rete di welfare. Unito, per esempio, ha creato un sistema di tutoraggio che scatta quando rimani indietro con gli esami. Un aiuto che spetterebbe alle famiglie, ma che manca se sei un fuorisede. E, ricordo, che al Poli il 60% degli studenti lo è».

E l'Edisu?

«Deve essere più attento. Vincitori di un posto letto finiscono in strada perché, di anno in anno, non è automatica l'assegnazione, ma prevede due settimane di buco».

Dove vanno?

«Anche nelle parrocchie che accolgono sempre più studenti. Don Sergio Baravalle, in periferia, ha ristrutturato una parte della Provvidenza per gli universitari».

Paolo Coccorese

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CORRIERE DELLA SERA 28

Cresce la preoccupazione per i richiedenti asilo senza reti di aiuto e sempre più penalizzati nell'integrazione dal decreto sicurezza

Più immigrati al lavoro ma disoccupazione doppia rispetto agli italiani

LA
STAMPA
p. 67

IL CASO

MARIA TERESA MARTINENGO

Nel 2017 il tasso di disoccupazione tra gli immigrati di origine straniera in Piemonte è stato del 17,4% contro l'8% degli italiani. E se si considerano i migranti arrivati in Italia attraverso la richiesta di asilo, la loro posizione risulta ulteriormente svantaggiata nell'accesso al mercato del lavoro. Tanto da poter parlare di un «refugee gap»: questa grave penalizzazione che colpisce i richiedenti asilo e i titolari di protezione umanitaria ieri è stata al centro di una giornata di studio promossa dalla Regione presso la sala Lia Varesio dell'Atc. Il tema, approfondito in una ricerca dell'Ires Piemonte, «Quale autonomia dopo i percorsi di accoglienza?» è stato osservato anche e soprattutto alla luce del nuovo quadro normativo, poco incoraggiante in tema di opportunità e di inclusione sociale, del decreto Salvini.

Il quadro d'insieme

Tra il 2005 e il 2017 il numero

degli stranieri occupati residenti in Piemonte è aumentato di 90.000 unità, è passato da 112.000 a 202.000 su una popolazione straniera (attuale) di 432.000 persone, cioè il 9,7% del totale. Nello stesso periodo l'occupazione dei cittadini italiani è scesa di 83.000 unità: da 1.701.000 del 2005 alle attuali 1.617.000. Il peso degli immigrati è dunque aumentato significativamente, raggiungendo l'11% del totale (era il 6,2% 12 anni fa) ma con un tasso di disoccupazione doppio e con attività che continuano a caratterizzarsi come le meno ambite dagli italiani: il 65% degli stranieri è occupato nel terziario con netta prevalenza di lavoro domestico e cura, il 30% nel secondario - di cui il 10% nell'edilizia - e il 4% in agricoltura.

I richiedenti asilo

In questo panorama, in Piemonte la presenza dei richiedenti asilo a fine ottobre era di 11.988 persone nei Centri di accoglienza straordinaria (Cas) e nelle accoglienze Sprar. La presenza nei Cas si concentra nella provincia di

202.000
Sono i lavoratori
immigrati oggi in
Piemonte (11%). Erano
112.000 nel 2005 (6,2%)

17,4%
È il tasso di
disoccupazione degli
immigrati in Piemonte.
Gli italiani sono all'8%

Torino, con circa il 40% del totale nelle 425 strutture attualmente attive di competenza della Prefettura, sparse in 126 dei 316 Comuni della provincia. «Abbiamo sottolineato la reale dimensione del fenomeno dei richiedenti asilo - riassume Giulia Henry, ricercatrice Ires -, lo 0,4% della popolazione piemontese, una esigua minoranza rispetto al totale degli immigrati». Una componente con specificità e difficoltà particolari nell'accesso al lavoro. «Biso-



Lavoratori immigrati in una fabbrica

gna considerare i maggiori tassi di analfabetismo, gli effetti dei viaggi traumatici affrontati. E, soprattutto, una grande differenza rispetto agli immigrati arrivati in passato con i flussi o regolarizzati con le sanatorie: questi potevano contare quasi sempre su reti che li sostenevano, che li aiutavano attraverso le conoscenze, il modo ancora più comune nel nostro Paese e nel nostro territorio per trovare occupazione. I richiedenti asilo queste reti non le han-

no». Non basta. «Anche il vincolo di destinazione in una certa area - prosegue Giulia Henry - limita ulteriormente le possibilità. Inoltre, oggi, rispetto a questa situazione, ci troviamo a ragionare in un contesto ancora diverso: l'abolizione del permesso di soggiorno umanitario renderà precaria la condizione delle persone ora regolari, lo sbocco per loro sarà soltanto il lavoro sommerso. Anche il modello virtuoso dello Sprar, che prevede formazione e ti-

rocini, l'unica forma che consentiva ai richiedenti asilo di farsi conoscere dalle aziende, sarà smantellata. E chi resterà nei Cas in attesa di risposta alla sua domanda di asilo non avrà più nessuna misura di integrazione dal momento che vengono tagliati i fondi per l'inclusione». Grande preoccupazione per il futuro è stata espressa dalle assessorie al Lavoro, Gianna Pentenero, e all'Integrazione Monica Cerutti. —

Un pool di docenti accerterà le competenze dei rifugiati che si iscrivono all'Università

La commissione certifica chi non ha potuto portare con sé i titoli di studio. A giorni saranno valutati i primi 36

FEDERICO CALLEGARO

Quando si scappa da una guerra o da una persecuzione e si è costretti ad abbandonare tutto per cercare rifugio in un altro Paese, non sempre si è in grado di recuperare tutti quei documenti che potrebbero aprire una nuova prospettiva o che raccontano ufficialmente la propria storia. Non solo carte identificative, quindi, ma anche titoli di studio e qualifiche ottenute nel Paese di provenienza.

È proprio per provare a limitare questo tipo di problemi che anche all'Università degli Studi di Torino parte il progetto di «Passaporto Europeo delle Qualifiche dei Rifugiati». In cosa consiste questo documento che anche il nostro ateneo inizierà presto a concedere ai migranti che lo richiedono? Emergerà da un esame con cui una commissione riuscirà a valutare quale sia il titolo di studio in possesso di un giovane che voglia iscriversi all'Università. «Un attestato che contiene la valutazione delle qualifiche accademiche



Richiedenti asilo a lezione di italiano

dei rifugiati che hanno conseguito un titolo finale di scuola secondaria o universitario ma che non hanno con sé la relativa documentazione per dimostrarlo - spiegano i promotori -, e che contiene informazioni anche sulle esperienze lavora-

tive e sulle competenze linguistiche dell'individuo».

Come funziona

In concreto, il rifugiato che vuole iscriversi all'Università per laurearsi si reca in ateneo dove autocertifica di aver con-

seguito un diploma in un istituto superiore del suo Paese. L'autocertificazione, però, non basta. È qui che entra in gioco la commissione per il rilascio del «Passaporto Europeo delle Qualifiche dei Rifugiati». La commissione, com-

posta da docenti esperti che sono stati formati proprio per condurre questo tipo di indagini, consegna un questionario dettagliato sul percorso di studi fatto dalla persona alla quale viene chiesto di specificare in che scuola o università

ha studiato, su quali libri di testo si è preparato, quali sono stati i suoi docenti e su cosa ha fatto la tesi. Se chi richiede questo documento supera l'analisi preventiva del questionario scritto, la commissione lo convoca per un colloquio privato. Entrambe queste analisi sono svolte nella lingua del richiedente.

Valido per lo studio

Questa settimana all'Università si sottoporranno a questo test in 36 (provenienti da 14 diversi Paesi). Lo storico delle analisi effettuate fino a oggi ci dice che il 95% dei rifugiati che chiedono un riconoscimento di un titolo di studio si vedono riconoscere la certificazione. Il «passaporto», però, non ha un valore legale, nel senso che non può essere utilizzato per certificare un titolo di studio spendibile nel mondo del lavoro, ma solo utilizzabile per chiedere l'iscrizione in una università europea o in un altro istituto di formazione. —

VIA SANTA GIULIA

I muri dell'oratorio imbrattati dai vandali



Non c'è pace per la parrocchia di piazza Santa Giulia, sempre più nel mirino dei vandali. A quelle già presenti si sommano altre scritte a bomboletta spray comparse nei giorni scorsi sui muri dell'oratorio. Sulla parete di fianco all'ingresso della parrocchia qualcuno ha anche disegnato il numero demoniaco "666". Il parroco ha già messo in conto un intervento di pulizia della chiesa che costerà circa 3mila euro. I continui atti di vandalismo che hanno anche danneggiato l'intonaco di tante abitazioni, hanno suscitato le proteste dei residenti che chiedono un maggior controllo da parte delle forze dell'ordine.

[r.l.e.]

IL MESSAGGIO

**Il Papa per i cinquant'anni della comunità di Bose
Grazie soprattutto per «il ministero dell'ospitalità»**

«Desidero esprimere il mio apprezzamento specialmente per il ministero dell'ospitalità che vi contraddistingue: l'accoglienza verso tutti senza distinzione, credenti e non credenti; l'ascolto attento di quanti sono alla ricerca di confronto e consolazione; il servizio del discernimento per i giovani in cerca del loro ruolo nella società». È il passaggio centrale della lettera indirizzata da papa Francesco alla Comunità monastica di Bose e al suo fondatore il monaco Enzo Bianchi. Un messaggio quello del Pontefice pensato per i 50 anni dall'istituzione di questa realtà monastica diventata negli anni ponte di dialogo tra le varie confessioni cristiane. Oggi, a 50 anni dalla fondazione, il monastero di Bose conta nelle sue varie ramificazioni presenti

nel mondo circa 90 monaci che, come scrive Papa Francesco in occasione di questa ricorrenza, rappresentano «feconda presenza nella Chiesa e nella società mediante una peculiare forma di vita comunitaria sorta nel solco degli orientamenti del Concilio Vaticano II». E proprio domenica scorsa si sono svolti a Bose le celebrazioni per questo importante traguardo alla presenza del fondatore Enzo Bianchi, dell'attuale priore Luciano Manicardi, del presidente del Pontificio consiglio della Cultura il cardinale Gianfranco Ravasi e del vescovo di Biella, Roberto Farinella. «Eravamo - ha ricordato il fondatore parlando di memoria e gratitudine - poveri, forse anche miseri. È stato il nostro noviziato, molto ascetico».

P17 AU

Il metrò a Bengasi rischia di slittare a metà del 2021 InfraTo fa causa alle ditte

La società del Comune detta i tempi: entro gennaio 2020 stazioni finite
Le aziende appaltatrici respingono il diktat: servono dieci mesi in più

ANDREA ROSSI

Il primo scavo risale a giugno del 2012. Gli impegni formali dell'epoca parlano chiaro: tre anni e mezzo e la metropolitana arriverà in piazza Bengasi. Ne sono passati sei e mezzo e siamo ancora molto lontani dal traguardo. Lontanissimi, anzi, perché da ieri su questa esile tratta di nemmeno due chilometri per due stazioni incombe lo spauracchio di un ennesimo e devastante rinvio: la metropolitana potrebbe non essere pronta entro l'estate del 2020, come è stato annunciato finora, ma aprire con un anno di ritardo. Primavera-estate del 2021, esattamente quando Chiara Appendino avrà terminato il suo primo mandato da sindaca.

I vertici di InfraTo, la società del Comune che segue il cantiere, l'hanno comunicato ieri durante un incontro pubblico con residenti e commercianti di via Nizza, stremati da anni di cantieri, grattacielo della Regione compreso. E hanno ammesso che tra la società e le imprese costruttrici è in atto una causa legale che impatta sui tempi di chiusura del cantiere. «Dopo l'estrazione della talpa, ad agosto, abbiamo emesso un ordine di servizio in cui dettavamo all'impresa le tempistiche», spiega l'amministratore della società Giovanni Currado. Sarebbero queste: consegna dei manufatti delle stazioni a inizio gennaio del 2020, consegna a Gtt per la fase di pre-esercizio aprile 2020, apertura della tratta entro giugno dello stesso anno. Tra la consegna delle stazioni e l'entrata in funzione della metropolitana servono infatti almeno sei mesi, necessari alle cosiddette

opere di sistema: posare i binari, installare fermate e scale mobili, allacciare le due stazioni al resto della linea e collaudare il tutto.

La reazione dell'azienda, la cordata tra Integra e Cmc, è stata veemente: una comunicazione formale in cui si rigetta l'ordine di servizio e si comunicano scadenze ben diverse, dilatate di oltre dieci mesi. La consegna prevista dei manufatti slitterebbe quindi a novembre del 2020 e, di conseguenza, la linea 1 fino a Bengasi entrerebbe in funzione non prima di maggio-giugno del 2021.

Un guaio non da poco su cui InfraTo si prepara a dare battaglia. «Non possiamo accettarlo», dice Currado. «Per noi i tempi sono quelli stabiliti dal contratto. Devono essere rispettati e ci aspettiamo che accada. Altrimenti dovremo passare alle vie legali». Scatterebbe una nuova battaglia a suon di penali che, in ogni caso, non promette nulla di buono sul cantiere.

C'è un ulteriore aspetto poco chiaro nella vicenda: mentre i vertici di Integra e Cmc ritengono di non poter rispettare i tempi di consegna del cantiere, i loro tecnici dentro il cantiere di via Nizza - a detta di InfraTo - sostengono il contrario. Una situazione che si protrae da mesi: Integra e Cmc da tempo stanno accumulando riserve, vale a dire contestazioni e reclami sull'esecuzione del contratto di appalto. In sostanza ribadiscono che i tempi imposti non sono coerenti e le risorse previste insufficienti. InfraTo sostiene il contrario. E mentre si litiga il metrò a Bengasi si allontana ancora. —



Il trasloco degli impiegati nel grattacielo solo nel 2020

REPORTERS

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Impianto antincendio inadeguato, rallenta ancora il grattacielo

PIER FRANCESCO CARACCILO

«Da sette anni facciamo i conti con scavi e transenne. Il nostro quartiere, che era uno dei più vivi sul piano commerciale, è in grande affanno. Non ne possiamo più». Nelle parole di Marco Vinardi, presidente dei negozianti di via Nizza, c'è la rabbia di un interno spicchio di città, tormentato da due cantieri infiniti: quelli della metropolitana e del Palazzo della Regione. A peggiorare le cose potrebbe esserci un ulteriore ritardo: riguarda il Grattacielo, il cui impianto antincendio - realizzato negli anni scorsi - in base alle ultime normative potrebbe non essere adeguato. Un guaio che, se confermato, farebbe slittare di mesi la chiusura del cantiere.

Al momento la fine dei lavori della torre è prevista per aprile 2019. Un anno dopo, nella primavera 2020, il trasloco dei dipendenti della Regione (dopo i collaudi sugli impianti termici). Ma ieri, al tavolo di cantiere organizzato dalla Circoscrizione 8, è emerso un intoppo. Lo hanno spiegato i tecnici della Regione: le regole sull'evacuazione degli edifici sono cambiate dopo l'incendio nella Grenfell Tower di Londra di giugno dell'anno scorso. Ecco perché c'è il rischio che, nel Grattacie-

lo, il sistema antincendio già installato debba essere rivisto. Problema: la ditta che lo ha realizzato è fallita. Dunque, occorre verificare con un sopralluogo se l'intervento è necessario o meno. La Regione si è già mossa: entro il 20 di questo mese ci sarà una risposta. Se l'impianto supererà il test, i tempi saranno confermati. «E in caso contrario?», hanno chiesto i commercianti. Nessuna risposta dai tecnici. Ma si parla di un lavoro di qualche mese, necessario per cambiare le valvole già installate. Tempi che potrebbero ulteriormente dilatarsi per reperire i fondi necessari: su chi graverebbero i costi dell'intervento? Sulla ditta già fallita (nel caso, non sarebbe facile incamerare il denaro)? Su quella che oggi si sta occupando dei lavori (che però non aveva messo in preventivo questo intervento extra)? Una risposta oggi non c'è.

In compenso, si è scoperto un altro ritardo di un mese e mezzo sulla sostituzione delle finestre (che comunque non inciderà sui tempi complessivi). «Una situazione inaccettabile», tuona Giovanni Tantimonaco, il cui negozio è davanti alle transenne, a un passo dallo scavo del metrò. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

E una classe di Druento gira un video in mostra a Milano

Ottant'anni di leggi razziali

Le scuole di Torino ritrovano gli alunni schedati

Era un autunno come questo, ottanta anni fa. Correva l'anno scolastico 1938/39 e tutti gli allievi delle scuole torinesi venivano schedati per appartenenza razziale. Ai genitori era richiesta una dichiarazione firmata sull'appartenenza o meno alla «razza ebraica», così come oggi si firma l'autorizzazione per la gita. La scuola elementare Roberto D'Azeglio ne ha recuperate 750 dai suoi archivi.

Documenti importanti, riemersi nel quadro delle attività proposte alle scuole in occasione dell'80° anniversario delle leggi razziali, introdotte in Italia il 15 novembre 1938. Il progetto è stato promosso dal Comitato Resistenza e Costituzione del Consiglio regiona-



Alcuni studenti temono che si possa ripetere qualcosa di simile, dato il clima di odio e intolleranza che si respira oggi

Ermanno Tedeschi



Documento Una scheda di dichiarazione di appartenenza razziale dell'archivio della scuola elementare Roberto D'Azeglio

le, in collaborazione con l'Istituto Storico della Resistenza e l'Ufficio Scolastico regionale. Ha già coinvolto 13.000 studenti piemontesi, oltre 6.000 a Torino e cintura, in 30 scuole dalle elementari alle superiori.

Una sorta di «mobilitazione» degli alunni di oggi per ricordare quelli di ieri, espulsi dalle scuole perché ebrei. I licei classici hanno ritrovato i loro nomi, ricostruito le storie, esposto le fotografie. Dal

D'Azeglio ne furono allontanati 46, altri 36 dall'Alfieri, 6 dei quali vennero deportati e 2 non fecero ritorno. Molti progetti didattici sono già conclusi, altri in fase di realizzazione: non solo ricerche negli archivi, ma anche mostre, incontri con testimoni, pubblicazioni ed una lunga lista di eventi programmati per giovedì 15, giorno dell'anniversario delle leggi razziali.

«Alcuni studenti temono che si possa ripetere qualcosa di simile, dato il clima di odio e intolleranza che si respira oggi», dice Ermanno Tedeschi, ebreo torinese da generazioni e curatore della mostra «Ricordi Futuri 4.0» che verrà inaugurata domani al Memoriale della Shoah di Milano. Lo scorso ottobre ha invitato una classe terza della scuola media Don Milani di Druento a visitare il Binario 21. Ne è nato un video che verrà proiettato nell'ambito della mostra milanese e che riprende domande e risposte degli studenti di fronte al «muro dell'indifferenza» nell'atrio del Memoriale, perché non si alzi mai più.

Chiara Sandrucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CORRERE
DACA STRA
PP

LA SCOSSA DI TORINO

I fautori dell'opera: in caso di stop rimborsi e costi aggiuntivi per 4 miliardi. Gli oppositori: non c'è un documento vincolante

Tav, i numeri di una scelta cruciale Ecco le ragioni dei fronti opposti

MAURIZIO TROPEANO
TORINO

Il vertice di Bruxelles tra il ministro delle infrastrutture, Danilo Toninelli e la sua collega francese, Elisabeth Borne ha fatto uscire la Torino-Lione dai confini dello scontro politico nazionale per inserirla in una dinamica internazionale dove entrano in gioco non solo i rapporti tra Italia e Francia ma anche quelli tra Roma e la Commissione Europea. Per questo in attesa dei risultati dell'analisi

si costi e benefici abbiamo messo a confronto la posizione di favorevoli e contrari all'opera anche in relazione all'esistenza o meno di penali e rimborsi, ai flussi di traffico delle merci e al ruolo strategico o meno della nuova linea per l'Europa. A confronto ci sono le tesi, sintetizzate, del commissario di governo per la Tav, Paolo Foietta, e quelle di alcuni esponenti del Contro Osservatorio No Tav tra i quali l'ex magistrato Livio Pepino. —



Il montaggio della fresa che sta scavando nel cantiere francese di Saint Martin La Porte

ANSA

LE RAGIONI DEL NO

Non esiste alcun documento europeo sottoscritto dall'Italia che preveda penali o risarcimenti di qualsivoglia tipo in caso di ritiro dal progetto; gli accordi bilaterali tra Francia e Italia non prevedono alcuna clausola che accoli a una delle parti, in caso di recesso, compensazioni per lavori fatti dall'altra parte sul proprio territorio. Il codice civile italiano prevede, in caso di appalti aggiudicati e di successivo annullamento da parte dell'appaltante che le imprese danneggiate abbiano diritto a un risarcimento comprensivo della perdita subita e del mancato guadagno che ne sia conseguenza immediata (somma che di regola, non supera il 10% del valore dell'appalto). Ad oggi, non sono stati banditi e nemmeno aggiudicati appalti per la costruzione del tunnel di base. —

I traffici merci su rotaia attraverso il Frejus sono in caduta libera dal 1997. Da allora si sono ridotti del 71 per cento. Lo ammette persino l'Osservatorio istituito presso la Presidenza del Consiglio riconoscendo che «molte previsioni fatte 10 anni fa, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, sono state smentite dai fatti». Nello stesso periodo i traffici nella direzione Italia-Svizzera hanno continuato a crescere: del 43 per cento nel periodo 1997-2007, quando pure le linee ferroviarie italo svizzere passavano attraverso tunnel ad altitudine e con pendenze analoghi a quelli del Frejus. Parallelamente il volume del traffico complessivo (compreso quello su strada) attraverso la frontiera italo-francese è diminuito del 17,7 per cento. —

Sul sito No Tav.Info si possono leggere le posizioni espresse da Paolo Mattone, Livio Pepino e Angelo Tartaglia del Contro Osservatorio tecnico del movimento No Tav. Per quanto riguarda la sicurezza un intervento ben più urgente a cui destinare le scarse risorse disponibili e del quale nessuno parla dovrebbe essere effettuato sulla linea ad alta velocità Bologna-Firenze che comprende quasi 74 chilometri di gallerie tutte a canna singola e doppio binario, senza tunnel di soccorso. Nella galleria del Fréjus sono stati effettuati lavori di adeguamento tra il 2003 e il 2011 spendendo qualche centinaio di milioni di euro e si può evidenziare come i francesi abbiano effettuato l'intervento al risparmio e in diffimità da quanto correttamente fatto dall'Italia. —

Nel documento pubblicato su NoTav.info si va all'attacco del presidente del Piemonte, Sergio Chiamparino, che «con slancio futurista» evoca «un collegamento tra l'Atlantico e il Pacifico» senza considerare «che la stazione atlantica è scomparsa nel 2012, con la rinuncia del Portogallo, e che dalla prevista stazione finale di Kiev mancano, per arrivare a Vladivostok e al Pacifico, oltre 7.000 km...». E in ogni caso si tratta di una «prospettiva priva di ogni riscontro reale, posto che una linea ferroviaria ad alta capacità/velocità non è prevista in modo compiuto neppure in Lombardia e Veneto, che il tratto sloveno non esiste nemmeno sulla carta, che in Ungheria e Ucraina nessuno sa che cosa sia il Corridoio 5», adesso definito Mediterraneo. —

Nel testo pubblicato sul sito NoTav.info si afferma che «del tunnel transfrontaliero non è stato a tutt'oggi scavato neppure un centimetro». Sono stati realizzati in Francia 5 chilometri di tunnel geognostico «impropriamente spacciato per l'inizio del traforo ferroviario» con una spesa di circa 1,5 miliardi. Ma «ciò rende solo più urgente una decisione, che deve intervenire prima dell'inizio dei lavori per il tunnel di base e i cui termini sono drammaticamente semplici: a fronte di un'opera dannosa per gli equilibri ambientali e per le finanze pubbliche (come dimostrato dalle analisi di costi e benefici effettuate da studiosi accreditati come il francese Prud'Homme e gli italiani Debernardi e Ponti), conviene di più contenere i danni o continuare in uno spreco di miliardi? —

LA
STAMPA
P 4

Paolo Foietta, commissario straordinario della Torino-Lione ha stimato in circa 4 miliardi il costo della mancata realizzazione dell'opera. Dal suo punto di vista, infatti, l'Italia dovrebbe restituire 1,050 miliardi di euro che sono già stati spesi per i lavori «preliminari» di un'opera che proseguono in continuità con «i lavori definitivi». La Francia potrebbe chiedere indietro 350 milioni e Bruxelles altri 700 («ed hanno già dichiarato che così faranno»)». A questa cifra si dovrebbero aggiungere circa 300 milioni necessari per mettere in sicurezza le gallerie che sono già state scavate (in caso di mancata realizzazione dell'opera l'Italia avrebbe sprecato 350 milioni). Italia e Francia poi perderebbero più di 400 milioni a testa di fondi europei. —

Nel 2017 (dati Dgmove-Uft) ai valichi con la Francia sono transitati 44,1 milioni di tonnellate di merci; il 13% in più di quelle che sono passate ai valichi della Svizzera (38,9 milioni). Dopo la lunga crisi i volumi di merci trasportate sono da 4 anni in forte ripresa (+10,7%). Ma mentre ai valichi svizzeri il 70% delle merci transita su ferrovia, solo il 7% viaggia su ferrovia ai valichi francesi. Questo significa che «quasi 2,9 milioni di Tir si affollano sulle autostrade e sui tunnel con la Francia (Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco)». Per «i gestori autostradali al 2017 i mezzi pesanti transitati ai valichi sono 3,5 milioni di veicoli». Questo è il vero problema «strutturale» ed i mezzi pesanti trasportano merci pericolose i cui effetti disastrosi sono sempre più in evidenza. —

Per Foietta il Frejus è il più vecchio tunnel del XIX secolo, peggiore di tutti gli altri delle Alpi realizzate tra il XIX secolo e l'inizio del XX secolo: la «vecchia carcassa» non ha uscite di sicurezza e sistemi di captazioni fumi in caso di incidente. Per questo è operativo il divieto di incrocio dei treni che ne riduce enormemente la capacità, solo «teorica» perché quella «effettiva». La linea oggi è sicura perché il gestore ci fa passare sempre meno treni ed è per questo è oramai saturata ed è per questo motivo che ha perso il 71% delle merci negli ultimi 20 anni. Per mettere in sicurezza i 40 chilometri di gallerie secondo gli standard europei avrebbe servono almeno 1,5 miliardi da conteggiare tra i costi da sostenere in caso di mancata realizzazione della Tav. —

Secundo il commissario di governo, Paolo Foietta, «il corridoio esiste già ed è in funzione - ci stanno già viaggiando i treni - con parti già adeguate agli standard europei, altre su cui si stanno realizzando interventi già previsti ed ancora altre su cui si stanno definendo interventi di adeguamento che sono continuamente aggiornati e rivisti sulla base della situazione economica e sociale ed alle condizioni di finanziamento». I terminali del Corridoio Mediterraneo sono diventati, molto più correttamente Algeciras in Spagna, il principale porto di collegamento per il continente africano, e Budapest snodo di connessione con l'Est Europa e porta di collegamento con la Grecia, l'Oriente e l'Asia. —

Secundo Foietta «oltre 26 km di tunnel sono già stati scavati e 5 sono in corso di scavo in Francia». Dal suo punto di vista «i tunnel geognostici realizzati con diametro di 6 metri costituiscono le discendere e le uscite di sicurezza del tunnel definitivo». Mentre i «9 km in corso di scavo tra Saint Martin la Porte e la Praz con un diametro di 11 metri costituiranno una sezione completa della canna sud del tunnel base». Dunque «il 16% del totale degli scavi complessivi del tunnel del Moncenisio è già stato realizzato nella fase preliminare» e «sprecare tutto questo sarebbe un fatto di estrema gravità» e «significherebbe violare un accordo internazionale ed una legge di ratifica votata a stragrande maggioranza del Parlamento». —

1

Quanto costa rinunciare alla Torino-Lione? Esistono penali, rimborsi e risarcimenti dei danni?

WA
STAMPA

PS

2

Quante sono le merci che transitano dai valichi alpini tra Italia e Francia? E quante attraversano il Frejus?

3

È possibile utilizzare il tunnel storico e le altre sette gallerie della tratta di valico dell'attuale linea ferroviaria?

4

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione è strategica perché unirà l'Europa da Est a Ovest?

5

I lavori per la realizzazione della Torino-Lione sono già iniziati? E se sì quanti chilometri sono stati scavati?

CIRCOSCRIZIONE 3/ POZZO STRADA

Ai confini con Grugliasco sorgerà un nuovo quartiere

BERNARDO BASILICI MENINI

Dopo anni di incertezze e cantieri fermi, è iniziato il conto alla rovescia per il rilancio di un'area abbandonata che dovrà ospitare un grande complesso edilizio. Si tratta di strada della Pronda, a due minuti a piedi dal confine con Grugliasco. Qui sorgerà un maxi progetto residenziale e commerciale, di cui si parlava dal 2006, pensato per rivoluzionare un quartiere intero: 400 alloggi, alcuni in social housing, supermercati e negozi, servizi per il quartiere, parchi e asilo. Una ricaduta di 11 milioni di euro di oneri di urbanizzazione.

Primo lotto

Il cantiere del primo lotto era partito nel 2016, ma si era arenato due mesi dopo, per mancanza di risorse finanziarie per sostenere l'avvio dei lavori. E a catena si è fermato tutto. Oggi, nel posto in cui doveva essere posta la prima pietra, c'è una maxi voragine. La buca, re-

cintata, è diventata una piccola discarica abusiva, alimentando il degrado della zona. I residenti affermano che il prefabbricato lasciato di fronte all'ingresso è diventato un rifugio per senzatetto. E il cantiere abbandonato, il cui progetto è stato dimenticato da molti re-

Dopo 12 anni prende il via la costruzione del complesso edilizio di strada della Pronda

sidenti, non fa altro che nutrire malumori. Ora, però, i lavori stanno per ripartire.

A brevissimo - pochi giorni, secondo le aziende interessate al rilancio dell'area - si ricomincerà proprio da quel famoso primo lotto: 129 alloggi di social housing spalmati su undici piani, che aveva ingolfato il progetto. Alle spalle nuove imprese e un nuovo futuro proprietario: Ream. Il Con-

sorzio Acli Casa, gestirà gli immobili una volta costruiti. E poi? E poi a seguire, anche gli altri costruttori intraprenderanno i loro interventi.

Il programma

Il primo lotto, quello dell'edificio a undici piani, dovrebbe venire ultimato entro 24 mesi, quindi all'alba del 2021, considerando qualche fisiologico rallentamento. Nel mentre partirà la realizzazione di altri palazzi residenziali, oltre alla costruzione di un supermercato di 4000 metri quadrati, a cui si aggiungeranno altri 8500 metri quadrati destinati ad attività commerciale e terziario, più altri spazi di edilizia sociale. L'intero intervento è destinato a trasformare radicalmente l'assetto della zona. E dopo dodici anni dai primi passi progettuali, Torino accoglierà l'arrivo di un altro quartiere, che sorgerà accanto alle case delle borgate storiche. —

BY NC ND ALL'UNIVERSITÀ RISERVATI

REPUBBLICA
PT

Il commento

IL TEMPO PER I 5S? UNA VARIABILE INDIPENDENTE

Salvatore Tropea

Ha cominciato forse involontariamente il ministro Tria quando il 31 ottobre scorso ha dichiarato che «sulla Tav è presto per decidere». Da allora è stato un susseguirsi di inviti a non accelerare i tempi e su questa frequenza, ognuno a suo modo, si sono prodotti la sindaca Appendino, il premier Conte e naturalmente lui, Danilo Toninelli, ministro dei Trasporti: tutti accomunati

dall'idea di far fare alla Tav la stessa fine delle Olimpiadi senza però dirlo esplicitamente ma scegliendo e sperando di arrivarci seguendo la strada dell'analisi costo-benefici dell'opera. Incalzati dalla Lega, sempre più restia a fare compagnia all'alleato di governo sulle barricate No Tav, i "temporeggiatori" a 5 stelle si sono rifugiati in angolo e insistono sull'analisi costi-benefici, materia sulla

quale hanno avuto tutto il tempo per istruirsi ma non lo hanno fatto. Come confermato dal premier Conte, che ha ammesso di non avere studiato ancora il dossier Tav. Evidentemente il fattore tempo per i pentastellati è una variabile indipendente che non entra nei costi di un'opera decisa poco meno di 18 anni fa e finita, incautamente, sul tavolo di un governo che ora non sa come innestare la retromarcia.