

Sconfitta la Fiom. I tre sindacati firmano insieme un documento a favore della Torino-Lione

La Cgil si converte alla Tav

Via ai cantieri anche per l'Alta velocità Verona-Vicenza

DI CARLO VALENTINI

Sofferito. Ma è arrivato il via libera della Cgil alla Tav. Non tutti nel sindacato sono d'accordo ma la maggioranza ha deciso e il senatore Pd, **Stefano Esposito**, spesso messo sulla graticola dai contestatori del progetto perché favorevole, può tirare un sospiro di sollievo: «Sono lieto che la Cgil, che aveva scritto in molti suoi documenti congressuali parole contro la Torino-Lione, dopo tanti anni abbia vinto la diffidenza nei confronti della Tav».

Il sì della Cgil non è di poco conto. È un ulteriore segnale dell'affievolimento del fronte che aveva reso incandescente i luoghi attorno ai cantieri. A indebolire la protesta sono stati probabilmente sia l'intervento di gruppi violenti che hanno finito per allontanare chi aboriva gli assalti contro le forze dell'ordine sia il no a prescindere, anziché individuare e chiedere gli interventi più opportuni per la salvaguardia del territorio.

Col consenso del sindacato (anche Cisl e Uil sono a favore) la vicenda Tav entra in una nuova fase. Sottolinea il direttore generale della Telt, la società che sta costruendo l'infrastruttura, **Mario Viano**: «La qualità della vita degli operai e dell'ambiente in cui lavorano è prioritaria. Per questo abbiamo deciso, tra l'altro, di evitare i campi base per l'alloggio delle maestranze, privilegiando l'accoglienza dei lavoratori nelle abitazioni e nelle strutture ricettive del territorio. L'opera genererà 8 mila impieghi diretti e indiretti in Francia e in Italia e un indotto

di 20 mila imprese tra appalti e subappalti».

C'è però voluto un summit sindacale italo-francese per smuovere le ambiguità della Cgil. Si è svolto a Saint Jean de Maurienne e alla fine i più rappresentativi sindacati italiani e francesi hanno firmato un documento che plaude alla Tav: «Esprimiamo consenso alla costruzione di una nuova linea ferroviaria per merci e viaggiatori tra Torino e Lione, anello mancante in Europa per un reale collegamento Ovest-Est su rotaia. È necessario perciò proseguire senza ritardare i lavori che consentano la realizzazione dell'opera. Questo grande progetto deve essere esemplare per quanto attiene alla concertazione locale, al rispetto della democrazia, alla presa in considerazione delle realtà territoriali, alle opportunità di sviluppo dei territori coinvolti nell'opera e a tutte le precauzioni per la salute e il benessere delle popolazioni».

I cigiellini hanno chiesto un po' di tempo, si sono consultati e alla fine hanno apposto anche la loro firma. *Les jeux sont faits*. Anche se adesso **Susanna Camusso & Co** dovranno vedersela con la Fiom, che ha sempre issato la bandiera No Tav. Del resto pure al congresso della Cgil di Torino era avvenuta una spaccatura all'interno del sindacato e alla fine era stato approvato un documento assai critico sulla Torino-Lione: «La Cgil di Torino ritiene

che occorra riconsiderare, valutando attentamente le prospettive dei volumi di movimentazione delle merci in ambito transnazionale, l'opportunità, la praticabilità e i relativi costi delle grandi opere

previste, a partire dalle opere costose come la Tav».

169 voti contro 82. Un successo che fece dichiarare a **Federico Bellono**, segretario torinese Fiom: «È uno straordinario risultato, segno di un orientamento di cui tutti dovranno tener conto. Si tratta della conferma della critica sulla Torino-Lione e sulla logica delle grandi opere».

Logico che la componente sindacale Cgil, Democrazia e Lavoro (di ispirazione Fiom), sia andata su tutte le furie quando è stato firmato, l'altro giorno, il documento pro-Tav: «Ribadiamo la nostra contrarietà alla Tav e la nostra vicinanza e solidarietà alle popolazioni investite dall'opera e alla lotta per conquistare scelte e soluzioni diverse».

La posizione della Fiom (metalmecchanici) è sempre stata fortemente avversata dalla Fillea (edili), che però finora si era sempre vista scavalcata nei voti e nelle iniziative poiché le bandiere Fiom sventolavano durante i sit-in e le manifestazioni dei No Tav. Quindi per la Fillea è una sorta di rivincita, è riuscita a mettere nell'angolo una delle componenti di punta del sindacato, quella dei metalmecchanici. Dice il segretario torinese della Fillea, **Dario Boni**: «Il nostro Paese si colloca in Europa al secondo posto, dopo la Spagna, con il 91% del volume totale del trasporto merci su gomma. Completare la rete dell'Alta Velocità significa ridurre drasticamente i consumi e l'inquinamento. Con la Torino-Lione si prevede una riduzione annuale di emissioni di gas serra pari a una città di 300 mila abitanti, e un traffico di camion ridotto di 600 mila unità all'anno. Passare dalla gomma al ferro quindi è una scelta strategica proprio sul

versante della sostenibilità ambientale, così come è altrettanto strategica la scelta di ridurre il gap infrastrutturale del nostro Paese con l'Europa».

Il movimento No Tav l'ha presa (ovviamente) molto male. C'è chi parla di tradimento. È stato emesso un comunicato: «Mentre il sistema ferroviario italiano manifesta sempre più gravi problemi di inefficienza e di insicurezza, si investono ingenti risorse (trattasi di miliardi di euro) per realizzare quest'opera, oltretutto senza

tenere conto del suo impatto sul territorio e sull'ambiente. Nell'ultimo congresso della Cgil di Torino e del Piemonte i delegati hanno votato un ordine del giorno che chiedeva di riconsiderare l'intera opera. I gruppi dirigenti sono stati eletti anche tenendo conto di questa scelta».

Ma la Cgil alla fine ha voltato le spalle alla Fiom e ai No Tav e deciso di assumere una chiara posizione contraria ai contestatori e di sostegno alla realizzazione della Torino-

Lione. Un viatico anche per altre infrastrutture e forse un voltare pagina rispetto alla politica dei no. Così si sta mettendo in moto senza (per ora) freni sindacali e di comitati un'altra linea di Alta velocità, la Verona-Vicenza, apertura dei cantieri la prossima estate, 44,2 chilometri, un investimento di quasi 3 miliardi. Le infrastrutture servono per modernizzare il paese, chissà che l'Italia non riesca a recuperare il terreno perduto.

Twitter: @cavalent

—© Riproduzione riservata—



Susanna Camusso