

Autoporto Chianocco o S.Didero? una scelta da brivido

di MARCO GIARELLI

SARÀ una delle prime cose da fare, eppure sul progetto definitivo Tav compare un semplice "dossier-guida" sviluppato nemmeno ai livelli di un preliminare. E questa una delle prime obiezioni che i tecnici della Comunità montana avanzano rispetto allo spostamento dell'autoporto di Susa, che dovrà fare spazio prima all'area industriale a servizio dei cantieri e poi alla futura area tecnica di sicurezza che servirà la stazione internazionale dell'alta velocità.

«Poiché le opere che dovranno essere realizzate non sono assimilabili a semplici piazzali, ma prevedono interventi all'autostrada, non si comprendono perché questi elementi non sono già stati sviluppati nella presunte fase».

Non si tratta ovviamente di definire semplici dettagli, ma di valutare e definire aspetti fondamentali, scrivono i tecnici a pagina 31 delle osservazioni al definitivo. Il trasferimento dell'autoporto, stando al programma di definizione dei progetti, dovrà avvenire già nell'arco dei primi due anni di lavori, contestualmente allo sviluppo dei cantieri per il rilancio dello svincolo A32 di Susa. Le ipotesi in campo sono due: San Didero e Chianocco. Per stabilire almeno quale delle due fosse preferibile, è stata elaborata una "analisi multicriterio" dalla quale emerge che in pole position c'è il sito di San Didero, che già adesso viene comunemente identificato con il nome di "autoporto".

Il primo cantiere del Tav in valle di Susa potrebbe essere questo, per spostare la struttura di servizio all'autostrada e ai camionisti

Infatti l'area incastonata tra la statale 2 e l'Autofrenis di fronte alle cascine Belfiane, dove tra il 1978 e il 1982 un gruppo di spedizionieri torinesi, dopo aver acquistato in società quei terreni di scarso pregio, iniziarono a tagliare la vegetazione, asportarvi una montagna di materiale, a costruirvi la palazzina degli uffici e un paio di fabbricati a servizio di quello che avrebbe dovuto diventare l'autoporto della nuova A32 Torino-Bardonecchia. Il suo approdo a San Didero sembrava ormai cosa fatta, invece alla fine la Regione preferì l'area di Tanderò.

Oggi quei 60mila metri quadrati sono ancora di proprietà della Dierre spa, holding dell'azienda aviagiana Portofino, che sul finire degli anni '90 acquistò l'area dall'Autoporto di San Didero su per espandere la propria attività con un secondo stabilimento. La storia dice che, per varie vicissitudini, le cose non sono poi andate esattamente così, ma il Pcc che prevede questo nuovo insediamento produttivo è tuttora in vigore e lo sarà fino al 2014. Ma adesso, su quell'area già largamente compromessa, ecco affacciarsi il nuovo ipotesi di ricollocazione dell'autoporto. L'analisi multicriterio fatta dai progettisti individua come migliore proprio questa soluzione, nonostante i rischi più costosi e più complessi dal punto di vista delle opere da realizzare: sopra l'autostrada è infatti prevista la costruzione di due ponti stradali (di tipo "sovrappeso") nei quali l'impalcatura è fatta da una serie di cavi ancorati a dei piloni. I due ponti (85 metri



L'area dell'autoporto di S.Didero, con la nuova visibilità di accesso dall'autostrada, che comporta anche due lunghi cavalcavia



L'area corcholata di rosa (qui sotto) potrebbe ospitare l'autoporto a Chianocco. Simboli anche la nuova rotonda sulla statale 2 e a S.Didero



L'area corcholata di rosa (qui sotto) potrebbe ospitare l'autoporto a Chianocco. Simboli anche la nuova rotonda sulla statale 2 e a S.Didero



L'area corcholata di rosa (qui sotto) potrebbe ospitare l'autoporto a Chianocco. Simboli anche la nuova rotonda sulla statale 2 e a S.Didero

avremo avuta le informazioni che gli servono attraverso altri canali. In ogni caso non vedono perché si dovrebbe distruggere una parcella del territorio per quanto già compromessa, realizzando un intervento che non ha nessun ritorno per il territorio e che è collegato ad un'opera inutile e devoluta come il Tav. Come amministrazione comunale non ci siamo agitati più di tanto, tanto che non si farà mai, ormai sono alla frutta, la Francia sta tirando

di luce) andrebbero a creare lungo la corsa in discesa i due rami di svincolo che in questo modo, in entrata e in uscita, darebbero accesso diretto all'area del nuovo autoporto. Lungo la corsa in salita, invece, l'ingresso e l'uscita dall'A32 vengono previsti a raso.

«È chiaro che, in teoria, un'ipotesi di ricollocazione di quell'area largamente compromessa è comunque preferibile al totale abbandono in cui si trova oggi», commenta Giorgio Vair, vicesindaco di San Didero e capogruppo delle liste civiche No Tav in Comunità montana, per quell'area. In ogni caso, il Piano regolatore prevede un insediamento produttivo e non un nuovo autoporto, anche se dal punto di vista tecnico-urbanistico nulla impedirebbe la sua eventuale ricollocazione a San Didero. È chiaro però che si tratta di un'ipotesi che non ci trova d'accordo: questa attività non porterebbe alcun beneficio occupazionale al territorio, essendo in semplice realismo, mentre andrebbe ad aggravare il carico ambientale dei comuni di tra al giorno che si fermano e ripartono all'oggiorno.

È poi una fatica che comunque un'opera strettamente connessa alla Torino-Lione, a cui come amministrazione comunale siamo da sempre fortemente contrari».

Per altro il Comune di San Didero non è mai stato interpellato direttamente su questi ipotesi, così come non è stato invitato alla conferenza dei servizi che si è svolta a Roma alla metà di giugno. «A novembre è ora stato una richiesta ufficiale al Comune da parte di Miniere, la società di progettazione della Stia, in incarico di Lef - ricorda Vair - Ci avevano chiesto la documentazione relativa all'area per effettuare la progettazione preliminare di opere e impianti collegati alla gestione Stia. Gli uffici l'avevano prodotta, ma a tutt'oggi nessuno è venuto a ritirarla, probabilmente

rebbe preavvisata una nuova rotonda. L'amministrazione comunale, già un mese fa, ha scritto al ministero delle Infrastrutture, alla Regione e al commissario di governo Mauro Virano per esprimere la sua contrarietà ad un'opera che definiremo «assurda e inaccettabile».

altri comuni da Bussoleno in giù, anche Chianocco non sono stati invitati alla recente conferenza dei servizi: «Nessuno ci ha mai consultato o ci ha mai invitato, ne siamo venuti a conoscenza guardando i progetti. È vero che siamo fuori dall'Observatorio, ma inviarci alla conferenza dei servizi avrebbe forse un dovuto atto di cortesia istituzionale».

Sappiamo che l'ipotesi Chianocco è gradita non prioritaria rispetto a San Didero, ma ci preoccupa non poco perché comunque costa meno ed è più veloce da realizzare, e gli stessi tempi potrebbero essere un fattore determinante. Se volemmo davvero un progetto low cost, avremmo potuto iniziare a delimitare accessori limiti come la stazione internazionale di Susa, che non sopravvivrà nulla, risparmiando così decine di milioni di euro».

«I due sindaci concordano: «Nessuno ci ha chiesto nulla, ed è un'opera che non porta benefici»».

a prescindere da come la si pensi sul Tav, per realizzare a Susa una stazione internazionale che sarebbe stato il miglior ragionevole provvedimento a Bussoleno, si va a togliere un autoporto e a compromettere in modo irrimediabile una vasta area agricola. Dov'è finita la battaglia della Provincia contro il comitato del suolo?».

Come per San Didero e tutti gli



Il vecchio ponte sulla Dora a Caprie, ormai inutilizzato, ma che verrà ricostruito



A lato, da sin.: Gian Andrea Torasso, Mauro Russo e Giorgio Vair, sindaci di Caprie, Chianocco e S.Didero

SPECIALE TAV
4ª PUNTATA