

# AUTOPORTO un secondo sito vicino a Susa



Una veduta dell'autoporto di Susa in grado di ospitare 200 Tir e dell'area di Motoroasi

di MASSIMILIANO BORGIA

L'UTILIZZO dell'area "già compromessa" dell'autoporto di Susa per realizzare la stazione di servizio del tunnel di base rischia di non essere a "costo ambientale zero". Se l'autoporto dovrà cedere i suoi spazi al Tav bisognerà costruire comunque un nuovo autoporto. E dovrà essere costruito sempre in quella zona, prima della salita autostradale verso il tunnel del Frejus.

Mercoledì, dopo l'incontro nelle sedi di Consepi con le rappresentanze produttive della valle, l'assessore Bonino ha incontrato la Sitaf proprio per discutere di questo. Un traforo autostradale di valico di 13 km a 1400 metri di quota non può permettersi di rimanere senza un'area in grado di ospitare i mezzi pesanti e i camionisti in caso di blocco del traforo o in caso di nevicate.

Insomma, visto che per il cantiere industriale dei due tunnel (quello di base e quello dell'Orsiera) si è scelta l'area dell'attuale autoporto e visto che tra 15 anni quell'area dovrà ospitare le strutture di

soccorso e servizio per il tunnel ferroviario da 57 km, serve un nuovo posto dove metterci l'autoporto. E il nuovo autoporto dovrà essere costruito prima che quello vecchio venga occupato dai cantieri Tav. La Sitaf e Consepi lo hanno detto molto chiaramente all'assessore e a Fimpiemonte che è la finanziaria regionale socio di maggioranza di Consepi. D'altra parte anche la Sitaf è tra i soci di Consepi.

Per occupare l'area di Consepi, è già scritto nel progetto di Ltf, sarà necessario negoziare una congrua cifra che serva alla rilocalizzazione delle attività. Significa che i soldi per il nuovo autoporto e per gli indennizzi a Consepi il governo li dovrà fare saltare fuori subito (magari con un intervento europeo, visto che siamo nella tratta internazionale). Così come deve essere reperita subito l'area per il nuovo autoporto che dovrà avere al più presto almeno un progetto preliminare. Perché, da qui all'installazione del cantiere industriale a Susa per i due tunnel, secondo il progetto, ci sarebbero soltanto 4-5 anni.

«Non intendiamo rinunciare a Consepi e alle sue attività - ha dichiarato Paolo Marchioni, presidente di Fimpiemonte partecipazioni - Per l'area dell'autoporto serviranno le giuste risorse per ricollocarlo, così come serviranno gli indennizzi per il danno derivante alle attività della società. Per quanto riguarda l'altra attività di Consepi, MotorOasi con i corsi di guida sicura, sarà sicuramente spostata dalla valle di Susa: potrebbe essere ricollocata

*Le ruspe Tav sfrattano l'area di sosta per i Tir. Ma ne andrà realizzata un'altra, quasi adiacente*

*nell'area torinese dove c'è il grosso dell'utenza per i corsi di sicurezza stradale».*

Insomma, Consepi a parte, bisogna trovare un'altra area nella zona di Susa di almeno 80-90 mila metri quadrati in grado di ospitare 200 tir e le strutture di servizio. «Quello è lo spazio necessario e questa è la zona - dice senza mezzi termini Giuseppe Cerutti, presidente della Sitaf - Un'area di sosta prima del traforo è fondamentale, in caso di incidente o di code al tunnel, oppure per quei giorni di festività in Francia in cui i tir non possono

nel nostro autoporto. Le catene infatti devono già essere montate dove la pioggia si è già trasformata in neve ma non possono essere montate troppo prima, per via dell'usura dei pneumatici. Ma un autoporto non è solo un piazzale dove fare fermare i mezzi pesanti: occorre fornire i servizi igienici e di ristorazione. E, per esempio, qui a Susa abbiamo pensato di installare le colonnine di alimentazione per i camion refrigeranti, che in questo modo possono spegnere il motore».

Nella zona di Susa, in caso di blocco prolungato del traforo c'è poi ancora la possibilità di uscire dalla valle o di andare in Francia per i valichi (estivi).

Una prima area è già stata individuata. E' al confine tra Susa e Bussoleno, in regione "Polveriera" e starebbe tra l'area demaniale (c'è da tempo un'ipotesi per dismettere gratis questa zona e le casermette al comune di Susa) e i prati. Ma la Coldiretti è insorta. «Non si devono toccare altri terreni

circolare. L'area di sosta deve stare all'inizio della salita per il Frejus per via dell'obbligo del montaggio delle catene in caso di neve. Quando nevica ci sono decine di Tir che si fermano nello stesso punto per mettere le catene, di solito lo fanno

tra Susa e Bussoleno, in regione "Polveriera" e starebbe tra l'area demaniale (c'è da tempo un'ipotesi per dismettere gratis questa zona e le casermette al comune di Susa) e i prati. Ma la Coldiretti è insorta. «Non si devono toccare altri terreni

fertili - dice Riccardo Chiabrando, presidente provinciale - per ogni ipotesi su una zona come la Polveriera gli agricoltori non possono essere esclusi dalle decisioni». Ma l'area in questione, prima che una fertile area a prati, è un'area

esondabile della Dora.

E poi Susa (che è un altro socio di Consepi) non ci sta. «Mi pare che con due cantieri di imbocco tunnel e con il cantiere industriale Susa abbia già ampiamente dato il suo contributo - osserva il sindaco

Gemma Amprino - La posizione dell'amministrazione è che "Regione Polveriera" non si tocca e che non accettiamo altro consumo di suolo. Un conto è costruire una stazione internazionale e sostituire l'autoporto con un'area a servizio della linea ad alta capacità che tra 20 anni avrà un saldo positivo sia guardando alle emissioni sia guardando ai posti di lavoro. Un altro è consumare nuovo territorio aggiungendo nella piana di Susa anche un nuovo autoporto. Un'idea del genere sarebbe di nuovo difficilmente giustificabile se si guarda a Susa come a una località che vuole puntare anche sul turismo».

In regione Polveriera Susa accetta soltanto il nastro trasportatore, coperto e su pilastri, che porterebbe lo smarino ai nuovi binari di caricamento vicino a San Giuliano. Questa sarà la posizione che sarà espressa in Osservatorio, anticipata oggi alla prima riunione tecnica sui siti di gestione dello smarino e lunedì a quella per la legge-cantieri.

Ma la questione autoporto non è l'unica. Per realizzare la stazione internazionale e il sistema di cantiere della piana di Susa potrebbe essere necessario deviare l'autostrada per un certo periodo. Sulla lunghezza di questo periodo c'è il ricordo dei disagi decennali sulla Torino-Milano quando accanto si costruiva il Tav. Anche in questo caso la Sitaf vuole vedere realizzati prima dell'avvio del cantiere tutti i nuovi svincoli e tutta la viabilità di accesso e poi, appunto, vuole un piano chiaro (e pagato) per la deviazione dell'asse autostradale.