

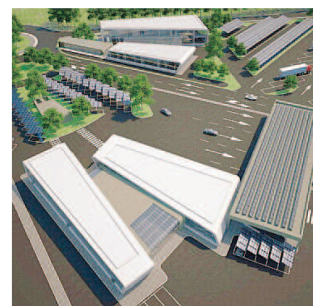
Susa, ecco l'autoporto della discordia

Il trasferimento serve per allargare il cantiere Tav. Dai sindaci molte osservazioni

FABIO TANZILLI

L NUOVO progetto della discordia Val Susa è quello del futuro autoporto Sitaf, che dalla periferia di Susa traslocherà in un'area abbandonata tra San Didero e Bruzolo. Costerà 86 milioni (di cui 63 milioni già accantonati da Ltf nell'ambito del progetto Tav), e sarà collocato in un imbuuto di 68 mila metri quadri di terreni, racchiusi dall'autostrada Torino-Bardonecchia e la statale 25 del Moncenisio. Un nuovo fronte

Il sindaco di San Didero fa già sapere: "Prima le barricate di carta poi di altro tipo"



IL RENDERING DELL'AUTOPORTO
 Qui e a sinistra due immagini del progetto per Susa: l'opera necessaria per fare spazio al cantiere del Tav

di battaglia, perché il trasloco è collegato alla Tav, e in particolare all'ascesa della stazione internazionale di Susa. Il sindaco di uno dei comuni interessati dall'opera, Loredana Bellone, annuncia: «Sarà una cattedrale nel deserto. Contro l'autoporto faremo prima le barricate di carta, presentando osservazioni tecniche ed eventualmente un ricorso al ministero e al Tar. Ma anche altri tipi di barricate, come già avvenuto in varie occasioni con il movimento contro la Torino-Lione, visto che non ci hanno coinvolto, e questo progetto è legato alla Tav». La Sitaf la pensa diversamente: «Nel nuovo autoporto il flusso massimo di tir nell'ora di punta (dalle 7.30 alle 8.30) sarà pari a 135 veicoli totali - spiegano dalla società - nel giorno di maggior afflusso infrasettimanale sull'A32, il traffico attratto dal nuovo autoporto sarà pari a 1720 veicoli, di cui 770 pesanti».

Il progetto prevede la realizzazione di un'area destinata ai Truck Station con un maxi parcheggio per i mezzi pesanti (circa 300 posti), un'area di servizio/ristorante ed un nuova centrale di controllo del tunnel stradale del Frejus. Ma non solo: per accedere all'autoporto si dovranno costruire degli appositi svincoli autostradali con rotonde, sia in direzione Torino che Bardonecchia. E uno dei nodi del progetto, che farà più discutere per l'impatto visivo, consisterà proprio nella realizzazione delle rampe di ingresso ed uscita dalla A32: la Sitaf ha proposto di costruire un nuovo viadotto, al fine di ridurre al minimo l'interferenza con il fiume. E per dare un tocco di "creatività" all'opera,

saranno installate due antenne in stile "Juventus Stadium", alte circa 27 metri, a sostegno dei sette stralli per campata. L'area di cantiere sorgerà vicino all'A32, per una superficie di circa 22.000 mq, dove troveranno alloggio gli uffici e tutti i servizi logistici, in-

sieme ai depositi di materiali. I lavori dureranno un anno: i cantieri saranno alimentati direttamente dall'acquedotto comunale, ma se ci saranno problemi, la Sitaf ricorrerà a fonti alternative. I materiali in esubero (circa 60 mila metri cubi di terreno) finiranno nelle

vicine cave di Bruzolo e Caprie. Sui possibili problemi di carattere ambientale, il nuovo cantiere porterà il sollevamento delle polveri nelle operazioni di scavo, ed il transito di camion e mezzi da lavoro, con la conseguente emissione di inquinanti atmosferici. Già

nel progetto la Sitaf prevede "un incremento della concentrazione nell'aria di PM10 e PM2,5", e per questo è stato previsto un piano di monitoraggio ambientale. Dal punto di vista idrico, una volta che l'autoporto sarà attivo, la maggior criticità riguarda "un eventuale

sversamento accidentale di sostanze inquinanti". Per questo motivo la Sitaf intende realizzare un sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, prima dell'immissione nella Dora.