

# San Didero

## il nuovo autoporto è già sulla carta

di MARCO GIAVELLI

**MENO** due alla scadenza dei 30 giorni entro i quali le amministrazioni comunali di San Didero e Bruzolo devono consegnare a tutti gli enti competenti le loro osservazioni al progetto definitivo del nuovo autoporto di San Didero. Lo stesso deve fare il Comune di Avigliana per quanto riguarda la pista di guida sicura: due strutture che da Susa devono fare le valigie per fare posto al maxi-cantier del tunnel di base e della stazione internazionale della Torino-Lione. I progetti sono arrivati sui tavoli dei sindaci il 17 dicembre, pertanto la dead-line è fissata al 16 gennaio, cioè questo giovedì.

Inutile dire che le tre amministrazioni hanno dovuto fare un'autentica corsa contro il tempo per preparare i loro dossier: per predisporli hanno lavorato gomito a gomito sia dal punto di vista politico, trattandosi di tre giunte da sempre contrarie al super-treno, sia sotto il profilo tecnico, per il quale gli amministratori si sono avvalsi della consulenza degli esperti della commissione Tav della Comunità montana. Per quanto riguarda San Didero e Bruzolo, ieri sera tecnici e amministratori si sono incontrati per mettere in fila tutti gli elementi venuti fuori in questo mese di attenta lettura del dvd consegnato e dei sei scatoloni del progetto.

Per San Didero la questione autoporto non è una novità. L'area interessata, che si estende tra la statale 25 e l'Autotreno, di fronte alle acciaierie Beltrame, su una superficie complessiva di 68 mila metri quadrati a cavallo tra i territori dei due comuni, è infatti la stessa 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, a scaricarvi 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, ma come noto alla fine la Regione preferì l'area di Susa, in località Traduervi.

Oggi gran parte di quella superficie è ancora di proprietà della Diere spa, holding dell'azienda aviglianese Portedi, che sul finire degli anni '90 acquistò l'area dalla Autoporto di San Didero spa 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 Pec che prevede questo nuovo insediamento produttivo è tuttora in vigore e lo sarà fino a quest'anno. Adesso però, su

**Pronto il progetto, i Comuni hanno tempo fino a giovedì per le osservazioni. La struttura costerà 86 milioni di euro**

quell'area già largamente compromessa, ecco affacciarsi la nuova ipotesi di collocazione dell'autoporto. Per l'azienda si apre dunque la ghiotta possibilità di monetizzare i terreni sui quali, anche a causa della difficile congiuntura economica, non è stato possibile dare corso all'investimento previsto. Ben diverse invece, in termini assoluti, le prospettive per l'amministrazione comunale e i privati proprietari delle altre particelle.

Quella in località Baraccone è un'area probabilmente sconosciuta anche a molti valsesini, soprattutto a quelli più giovani. L'unico modo per vederla con i propri occhi è recarsi sul posto, posteggiare l'auto nel piazzale di fianco al bar-ristorante frequentato da molti camionisti, superare una sbarra e incamminarsi lungo il sentiero in piano che, in mezzo a rovi e arbusti di ogni genere, conduce a ciò che resta di quello che avrebbe dovuto diventare l'autoporto. Una zona, dunque, non visibile a occhio nudo dalla statale 25 del Moncenisio. Una "cattedrale nel deserto" in perfetto stile italiano, dove tra le sterpaglie svettano due edifici



Lo schema della viabilità che servirà l'autoporto e (sopra) due rendering del progetto: l'ingresso della nuova struttura e uno dei ponti "strallati"

completati soltanto a livello di strutture portanti e ormai in preda al degrado. Non ci sono porte, non ci sono finestre: solo muri e frammenti di calcinacci sparsi qua e là, con murales e graffiti ad "abbellire" il desolato spettacolo in mezzo alla "steppa" di San Didero.

Il nuovo autoporto costerà 86 milioni di euro, ben 35 in più rispetto alla previsione che era stata abbozzata nell'analisi multicriterio abbinata al progetto definitivo della tratta internazionale della Torino-Lione. Sopra l'autostrada è prevista la costruzione di due ponti strallati (di tipo "sospeso", nel quale l'impalcato è retto da una serie di cavi ancorati a dei piloni): i due ponti (85 metri di luce) andranno a creare lungo la corsia in discesa i due marci di svincolo che in questo modo, in entrata e in uscita, daranno accesso diretto all'area del nuovo

autoporto. Lungo la corsia in salita, invece, l'ingresso e l'uscita dall'A32 vengono previsti a raso. La forma triangolare dell'intero lotto ha condizionato una serie di scelte progettuali, soprattutto in termini di disposizione planimetrica.

L'accesso, sia per mezzo provenienti dalla statale 25 che per quelli in arrivo dall'A32, sarà regolato tramite una rotonda posta a nord del lotto e collegata ad un'altra rotonda che verrà realizzata lungo la statale 25 tramite un'asta che corre a scavalcare il fosso che corre parallelamente alla viabilità ordinaria. Il triangolo prevede inoltre un'asse di penetrazione, a doppio senso di circolazione, posto in posizione baricentrica e con termine in una rotonda di dimensioni più contenute, posta all'interno del lotto stesso. Datate asse si diramano, a destra e sinistra, le corsie di



servizio agli stalli, sia di tipo tradizionale che attrezzate. La circolazione è garantita da una serie di corsie minori che consentiranno di posizionare un totale di 282 stalli per automezzi pesanti. Questa forma a triangolo, ulteriormente suddivisa dall'asse di penetrazione, genera però in prossimità della rotonda a nord dei lotti di difficile utilizzo per gli stalli: di qui la scelta progettuale di posizionare gli edifici nelle aree altrimenti difficilmente sfruttabili.

Sul versante ovest è prevista la collocazione del nuovo "Posto di controllo centralizzato", mentre l'area carburanti e la zona ristoro sono ubicate nella parte a monte, sul versante est. La parte residua dell'intero lotto è occupata dagli stalli per i tir e dalla "truck station" destinata al parcheggio dei mezzi frigo, o comunque dei mezzi che necessitano di collegamenti elettrici. Per quanto riguarda l'area ristoro, market e vendita carburanti, ai dati relativi al numero di fruitori sono stati desunti dalle dimensioni complessive dell'autoporto e precisamente dal numero degli stalli, prossimo ai 300 - riporta la relazione progettuale - Il dimensionamento si basa sull'ipotesi di una occupazione media valutata al 70 per cento dei posti disponibili, pari a circa 200 mezzi, di cui circa il 50 per cento con due persone a bordo per un totale di circa 300 utenti. La mensa è stata dimensionata prevedendo un utilizzo da parte del 30 per cento degli utenti massimi ipotizzati per un totale di 100 sedute. Sulla

base dei dati sopra elencati e della tipologia di strutture, si è calcolato un fabbisogno pari a circa 1300 metri quadrati di superfici coperte di edificio.

Gli edifici progettati hanno due forme geometriche allungate, con il corpo anteriore più basso rispetto a quello posteriore (anche se entrambi i volumi hanno una copertura inclinata) che crea una gerarchizzazione nell'edificio. Le due strutture sono collegate tra loro da un altro elemento, più semplice, che con la sua minore altezza si inserisce nel loro interno e li rende comunicanti. Il rivestimento del corpo centrale è previsto in zinco titanio, materiale che sarà utilizzato anche per altri corpi di fabbrica come la pensilina dei carburanti ed i rivestimenti delle cabine elettriche esterne. «La particolarità di tutta la struttura risiede nel fatto di avere la quasi totale assenza di spigoli vivi nei prospetti - prosegue la relazione - Le superfici esterne sono infatti trattate con raggi di curvatura che creano morbidi giochi d'ombra e donano al prospetto caratteristiche sinuose grazie allo spessore dei solai e delle pareti esterne, che creano un bordo presente in tutti i prospetti. La luce penetra grazie alla presenza di ampie vetrate presenti nelle facciate rivolte ad est e sud». Quanto al "Posto di controllo specializzato" a servizio di tutta la Torino-Bardonecchia, l'edificio presenta il medesimo linguaggio architettonico utilizzato nella progettazione del punto di ristoro.

È composto anch'esso da tre corpi, orientati secondo differenti assi, che si differenziano, oltre che per il trattamento superficiale, anche per l'altezza. Il corpo minore e quello centrale di collegamento si svilupperanno su un unico livello, mentre il corpo posteriore si articolerà su due livelli, con un'impronta a terra di 1367 metri quadrati. Quest'ultimo sarà destinato all'alloggiamento degli uffici di pertinenza: al piano terra verranno localizzati gli spazi destinati a Ok gol, direzione dell'esercizio e Punto blu, al secondo piano il Posto di controllo specializzato. Il cronoprogramma prevede 755 giorni di lavoro, poco più di due anni, ma non fissa la data di partenza dei cantieri. È evidente, in ogni caso, che ciascun passaggio dovrà viaggiare di pari passo con ciò che succederà a Susa: la realizzazione del nuovo autoporto è infatti propedeutica alla dismissione dell'area di Traduervi. Un esempio: il Posto di controllo specializzato, la cui attività deve essere sempre garantita anche durante le fasi realizzative delle opere. Insomma: non potrà andare via da Susa fino a quando non sarà pronto ad entrare in funzione a San Didero.