

A32: sbarre agli svincoli, prove di chiusura?

MA A cosa servono quelle sbarre? Serviranno mica per chiudere al traffico l'autostrada e consentire ai mezzi diretti al cantiere della Maddalena di Chiomonte di transitare indisturbati lungo l'Autofrejus? Nel popolo No Tav sono in molti a sospettare che sia proprio

gallerie Giaglione e Ramat devono essere messe in sicurezza. L'altra è il blocco totale del traffico su tutta l'A32 per il tempo che occorre, facendo pagare a Ltf i mancati introiti dei pedaggi autostradali.

Puro "fanta-cantieri"? Magari sì, ma ciò che ha insospettito gli attivisti valsusini è il tempismo con cui sono state installate queste sbarre. Cioè a pochi mesi dall'avvio del cantiere della Maddalena e nei giorni in cui infuriano le polemiche sul "caso Plano", con il movimento No Tav che ha tappezzato la



«Sale l'allarme in vista dei cantieri, ma per la Sitaf non centrano col Tav»

così: l'allarme è stato lanciato nei giorni scorsi tramite alcune e-mail circolate in rete, anche se la Sitaf smentisce che le sbarre mobili appena installate all'altezza dei vari svincoli dell'A32 abbiano qualche legame con i cantieri per il tunnel geognostico.

A oggi sono ancora molti i punti interrogativi che aleggiano sulla viabilità d'accesso alla Maddalena, dove i lavori dovrebbero partire in tarda primavera. Per ora l'unica cosa certa è che in attesa del nuovo svincolo di Chiomonte, che non sarà pronto prima di tre-quattro anni, è previsto che i mezzi di cantiere, per evitare di percorrere la via dell'Avanà facendo infuriare il sindaco Pinard, arrivino alla Maddalena attraverso l'A32. Nella fase iniziale si parla di una rampa provvisoria, simile a quella già in uso ai tempi del cantiere dell'autostrada, che subito dopo l'uscita della galleria Ramat collegherebbe la carreggiata in discesa con la strada che scende verso Giaglione, e quindi con l'area di cantiere.

Nell'e-mail che circola sul web, gli attivisti ipotizzano pertanto due soluzioni. Una è il blocco del traffico sulla carreggiata in discesa dalla galleria Ramat all'autoporto di Susa, istituendo la circolazione a doppio senso sulla carreggiata in salita, con tutti i rischi che ne conseguono per la viabilità, e adducendo la possibile "scusa" che le

valle di manifesti per denunciare le presunte «dimissioni spintanee» dall'incarico di direttore d'esercizio dell'A32 a cui, sempre secondo i comitati, sarebbe stato costretto il presidente No Tav della Comunità montana.

Ma come detto la Sitaf, interpellata sul perché e sulla funzione di queste sbarre, rifiuta ogni "dietrologia" legata alla questione Tav: «E' una vecchia storia - spiega il direttore generale Bernardo Magri - poiché l'A32 non possiede caselli d'ingresso, ogni volta che si rende necessaria la chiusura temporanea dell'autostrada a causa di gravi incidenti o di abbondanti nevicate, siamo costretti a inviare dei nostri addetti ai vari svincoli per impedire l'ingresso ai veicoli e comunicare quindi la chiusura al traffico. Ad esempio in uno svincolo complesso come quello di Susa, servono una quindicina di operatori che in questo modo, chiudendo l'accesso con le sbarre, possiamo dirottare su altre mansioni. A questo scopo stiamo valutando di installare anche dei cartelli luminosi».

Queste sbarre, all'occorrenza, possono comunque consentire di chiudere al traffico l'A32 per qualsiasi ragione... «Ma in presenza di contestazioni, non penso che sarebbero le sbarre ad impedire eventuali situazioni di disordine. In ogni caso non centrano nulla con il Tav: sappiamo dai progetti che esistono alcune indicazioni che prescrivono il passaggio dei mezzi di cantiere sull'autostrada, ma non abbiamo predisposto nulla in questo senso, anche perché non abbiamo ancora avuto modo di approfondire nei dettagli queste richieste».

Marco Giavelli