

Autoporto

trasloco obbligato, ma i posti di lavoro?

di MARCO GIAVELLI

LO SI SAPEVA fin da quando è uscita la "suggerzione" stazione internazionale di Susa, ma ora che il cronoprogramma della Torino-Lione mette nero su bianco che lo spostamento dell'autoporto sarà una delle primissime cose da fare per con-

sentire l'apertura dei cantieri Tav, la preoccupazione, tra chi all'autoporto ci lavora da anni, diventa sempre più palpabile. E lo è anche per uno dei motivi che animano i più irriducibili oppositori all'alta velocità: la mancanza di fiducia nel sistema-paese. Non lo dicono con queste parole i diretti interessati, ma il concetto è quello. Lasciare il certo per l'incerto non piace a nessuno, tanto più quando in gioco ci sono dei posti di lavoro. Tanto più se il terreno di gioco è l'Italia, terra di promesse spesso non mantenute.

«Tutti viviamo con una certa angoscia questa fase così delicata - ammette Walter Sottemano, amministratore della società "Turismo Susa" che da 21 anni gestisce il bar, ristorante, self-service e market dell'autoporto - non abbiamo notizie ufficiali in merito, nessuno ci ha mai convocato per dirci cosa ci attende, tutto ciò che sappiamo lo apprendiamo dai giornali. Gli stessi dipendenti la vivono con una preoccupazione che ormai è permanente, come una spada di Damocle che pende sul loro futuro, senza possibilità di programmare alcunché. Il ricollocamento? Tutti ci speriamo, ovviamente, ma vorrei fosse chiaro che non è un qualcosa di automatico. La licenza commerciale è data dal comune di Susa, pertanto non c'è alcun automatismo: a oggi, sulla carta, non esiste alcuna garanzia che gli stessi dipendenti di quest'azienda vengano ricollocati qualora l'attività venga trasferita sul territorio di un altro comune».

Come noto le ipotesi sul tappeto sono due: una al Vermetto di Chiavasso (costo stimato in 36 milioni di euro), dove si andrebbe a compromettere tutta l'area verde che costeggia la statale 25, delimitata a est dalla strada per San Giorgio e ad ovest dalla rotonda-svincolo dell'A32; l'altra a San Didero, più costosa (51 milioni di euro) ma

giudicata più idonea dai progettisti, nell'area "incompiuta" dell'autoporto, con la costruzione di due rami di svincolo e di altrettanti ponti stralati per scavalcare l'Au-

Le preoccupazioni di Turismo Susa, la società che gestisce il bar, ristorante self-service e market: «Uno spreco di soldi pubblici»

tofrejus. «In questi 21 anni, quando il settore dei trasporti andava a gonfie vele, siamo arrivati a dare lavoro fino a 20 persone - ricorda Sottemano - poi, con l'avvento della crisi e il calo del traffico merci, tutto è cambiato: ora abbiamo 12 dipendenti, tutti di Susa e dintorni, e mi permetto di dire che la nostra rimane ad oggi una delle aziende più importanti della città dal punto di vista occupazionale. Nonostante le difficoltà dell'economia e tutto ciò che viene detto in giro, siamo una realtà viva: non è vero che i piazzali sono sempre vuoti, altrimenti



non potremmo certo permetterci di dare lavoro a questo numero di persone».

Chi meglio di loro ha il polso della situazione su quanto, negli ultimi tempi, siano calati i flussi del traffico pesante? «Non è necessario guardare statistiche e tabelle, basta dare un'occhiata all'autostrada per rendersene conto. In 21 anni di attività ho assistito in prima fila a tutto l'evolversi della riconversione

di quest'area: la vecchia dogana, i nuovi svincoli, la pista di guida sicura, un fiore all'occhiello per la città. Per fare tutto questo sono stati spesi fior di milioni di euro di fondi europei e ora vogliono rifare tutto quanto altrove, spendendo nuovamente milioni di euro di soldi pubblici: è una cosa assurda». E aggiunge: «Questa è un'area servizi su cui negli anni sono stati fatti degli investimenti: da quest'anno

abbiamo anche un punto bancomat, il wi-fi gratuito sui piazzali, un Internet point. Giusto quest'estate è stata installata sull'autostrada, in tre punti diversi, un'apposita cartellonistica che segnala l'area con tutti i suoi servizi: se penso che ci sono voluti 21 anni per ottenere questo piccolo risultato, come posso credere che l'eventuale ricollocamento sarà così veloce? Noi siamo chiaramente disponibili a discuterne, ma la realtà è che se l'autoporto chiude, i lavoratori sono a casa».

La sua posizione, del resto, non è un mistero: Sottemano, infatti, siede anche in consiglio comunale sui banchi della minoranza, spaccandosi di recente proprio sulla questione

Tav. Lui è uno dei tre consiglieri rimasti fedeli sostenitori dell'idea che la Torino-Lione sia un'opera inutile e devastante per il territorio della valle di Susa, e di Susa in particolare. La domanda è d'obbligo: No Tav per legittimo interesse o No Tav perché realmente convinto? «Non sono certo contrario per una sindrome Nimby legata alla mia attività economica. La verità è che oggi, con i tempi che viviamo, esistono ben altre priorità: a livello di servizi non c'è più nulla che finisca, continuano a tagliare su scuole e ospedali senza capire che sarebbero questi i settori su cui investire. A questo si aggiungono i problemi di inquinamento e di salute che un cantiere di quelle dimensioni andrà a provocare nella piana di Susa. Poi secondo me è possibile che resteremo a lavorare qui per altri 30 anni e che il Tav non si farà mai, ma la paura rimane».

La pensa allo stesso modo Alessandro Montalto, 38 anni di Susa, gestore della stazione di servizio Shell. Lavora qui ormai da 12 anni, ma poco meno di un anno fa ha visto retrocedere il suo contratto di lavoro da tempo indeterminato a tempo determinato. «Prima ero fisso, poi è cambiata la società che gestisce l'impianto per conto della Shell e ora sono anch'io un precario - racconta - tutto questo è stato determinato sì dalla crisi economica, ma anche dalla grande incertezza dovuta alla vicenda Tav. Siamo tutti in attesa: è chiaro che se i cantieri partiranno davvero, qui verrà raso tutto al suolo e i nostri posti di lavoro saranno in bilico. Io sono monoreddito con due figli e moglie a carico, non posso non essere preoccupato: siamo in Italia e non sai mai come possono andare le cose, se ti ricollocano davvero oppure no. Purtroppo finché uno non tocca le cose con mano, non crede più a niente».

Anche lui ha ben presente quanto il traffico pesante sia calato negli ultimi anni. «Tante aziende di autotrasporti hanno chiuso i battenti a fine 2012, ma il problema non è solo quello - aggiunge - stiamo pagando a caro prezzo le politiche fatte dall'Italia: in Francia il carburante costa mediamente 30 centesimi al litro in meno che da noi, è chiaro che se possono gli autotrasportatori fanno rifornimento oltre il confine perché gli conviene. Di fronte a questa situazione ti chiedi a cosa possa realmente servire una grande opera di queste dimensioni, quando la ferrovia attuale è sfruttata soltanto al 30 per cento. Non solo: siamo pure di fronte ad un calo vertiginoso del traffico merci, perché mai dovremmo fare il Tav?».

L'area dell'autoporto di Susa stracolma di mezzi in occasione di una festività in Francia. In basso, Walter Sottemano con alcuni dipendenti e (a lato) Alessandro Montalto, gestore della stazione di servizio

