

In senso orario, Nilo Dubiano (Mantova), Antonio Farrentino (S. Antonino), Domenico Usoglio (Chiusa S. Michele) e Emilio Chiaberto (Villar Focchiardo). Sotto: Lionello Gioberto, sindaco di Vale



di MASSIMILIANO BORGIA

DIECI anni di cantieri con un continuo via-vai di camion di roccia frantumata sospesi su nastri trasportatori. Lo scaparrone della costruzione dell'autostrada del Frejus era un villaggio di ribaltabili da cantiere, con polvere a rendere ancora più fastidiose le giornate e le giornate di folla. Il camion dei cantieri che percorreranno oltre un milione in sette anni.

Per evitare che tornino quei giorni di dimenticare l'Osservatorio ha il compito di formulare un piano per la gestione dei cantieri a partire dalla scelta della loro esatta ubicazione. Poi ci sarà la Conferenza di servizi e la Valutazione d'impatto ambientale, dove si dovranno prescrivere tutti gli accorgimenti necessari per mitigare il più possibile l'impatto della polvere, del traffico dei ribaltabili, il rumore, l'inquinamento, la dispersione di materiali e per garantire il ripristino ambientale dei siti finiti individuati come depositi finali del materiale riciccolato.

Il progetto preliminare di Lf prevede due cantieri "industriali": uno a Sassa e uno a Chiusa S. Michele. Poi ci sono tre imbocchi di tunnel: est-ovest del tunnel di base e l'imbocco del tunnel della Maddalena.

Le aree di cantiere definite "industriali" sono i punti dove verrà fornito il supporto ai cantieri di imbocco e alle aree di lavoro con attrezzature e impianti non solo legati all'attività di scavo ma anche alla fabbricazione del calcestruzzo per i rivestimenti e alla

A lato: il cantiere della discenderia di Villarodin, nei pressi di Modane. Sopra in alto: movimento terra in un cantiere a Settimo della Torino-Milano

In valle 546mila metri quadrati impegnati per otto aree di lavoro e deposito del pietrisco

preparazione dei concetti. In queste aree saranno presenti: la centrale di frantumazione e vagliatura dello smarmo; la centrale per la preparazione del calcestruzzo; gli impianti per la prefabbricazione dei concetti per il rivestimento delle gallerie. Le "aree industriali" avranno i loro siti di deposito provvisori della polvere, del traffico dei ribaltabili, il rumore, l'inquinamento, la dispersione di materiali e per garantire il ripristino ambientale dei siti finiti individuati come depositi finali del materiale riciccolato non utilizzato.

Il progetto preliminare di Lf prevede due cantieri "industriali": uno a Sassa e uno a Chiusa S. Michele. Poi ci sono tre imbocchi di tunnel: est-ovest del tunnel di base e l'imbocco del tunnel della Maddalena.

Le aree di cantiere definite "industriali" sono i punti dove verrà fornito il supporto ai cantieri di imbocco e alle aree di lavoro con attrezzature e impianti non solo legati all'attività di scavo ma anche alla fabbricazione del calcestruzzo per i rivestimenti e alla

preparazione dei concetti. In queste aree saranno presenti: la centrale di frantumazione e vagliatura dello smarmo; la centrale per la preparazione del calcestruzzo; gli impianti per la prefabbricazione dei concetti per il rivestimento delle gallerie. Le "aree industriali" avranno i loro siti di deposito provvisori della polvere, del traffico dei ribaltabili, il rumore, l'inquinamento, la dispersione di materiali e per garantire il ripristino ambientale dei siti finiti individuati come depositi finali del materiale riciccolato non utilizzato.

Il progetto preliminare di Lf prevede due cantieri "industriali": uno a Sassa e uno a Chiusa S. Michele. Poi ci sono tre imbocchi di tunnel: est-ovest del tunnel di base e l'imbocco del tunnel della Maddalena.

Le aree di cantiere definite "industriali" sono i punti dove verrà fornito il supporto ai cantieri di imbocco e alle aree di lavoro con attrezzature e impianti non solo legati all'attività di scavo ma anche alla fabbricazione del calcestruzzo per i rivestimenti e alla

preparazione dei concetti. In queste aree saranno presenti: la centrale di frantumazione e vagliatura dello smarmo; la centrale per la preparazione del calcestruzzo; gli impianti per la prefabbricazione dei concetti per il rivestimento delle gallerie. Le "aree industriali" avranno i loro siti di deposito provvisori della polvere, del traffico dei ribaltabili, il rumore, l'inquinamento, la dispersione di materiali e per garantire il ripristino ambientale dei siti finiti individuati come depositi finali del materiale riciccolato non utilizzato.



progetto Torino-Lione

Due depositi di smarino di Moncenisio e Meana più le aree industriali di Sassa e Chiusa, fino ai lavori negli imbocchi dei tunnel. Ecco la mappa per 10 anni di passione

Immenso CANTIERE chiamato "CANTIERE INDUSTRIALE"



segue da pagina 2

una zona destinata a parcheggio; la zona riservata alle attrezzature elettromeccaniche.

A questi bisogna aggiungere le aree di lavoro che ospitano le attrezzature necessarie allo svolgimento dei lavori per la realizzazione delle opere all'aperto (tracce, trincee, viadotti, gallerie artificiali, fabbricati, impianti, ecc.). Prevedono impianti ed aree simili a quelle dei cantieri dimboeco, ma prevedono anche aree per lo stoccaggio temporaneo dei materiali da costruzione.

I siti di cantieri sono ancora individuati nel dettaglio ma le zone

dove vedremo arrivare i nastri trasportatori, da dove vedremo partire i camion e dove vedremo defilare i colli di cemento sono già definite. Ecco.

Area Clarea

L'area di lavoro "di Clarea" è il cantiere situato al "portale" della galleria di Clarea ed è finalizzato alla costruzione della centrale di ventilazione all'imbocco della galleria di Clarea. «Date le piccole

segue da pagina 3

Cantiere Maddalena

Il cantiere di imbocco della Maddalena è il cantiere situato al portale della galleria della Maddalena ed è finalizzato alla costruzione della galleria di ventilazione di Clarea e del sito di sicurezza A32 nell'imbocco del tunnel di base. È collegato all'area industriale di Sassa fornita di aggregati, allontamento materiali di scavo su gomma mediante la costruzione di un collegamento all'autostrada A32.

L'area di cantiere è di circa 52mila metri quadrati, la quota è di circa 672 metri s.l.m. L'accesso avviene attraverso la viabilità locale (Via dell'Avana), collegata all'autostrada attraverso uno svuotamento di accesso di cantiere di realizzazione.

Il fabbisogno di energia elettrica è di circa 3000 Kw. Il fabbisogno di acqua industriale è di circa 194 metri cubi al giorno. Il fabbisogno di acqua idropotabile è di circa 20 metri cubi al giorno.

Prato Gio

Scenari in media valle, in comune di Giaglione è previsto un deposito provvisorio in prossimità dell'autostrada e della statale 25, in località Pra Doua ribattezzato "Prato Gio", su una superficie di circa 58.200 metri quadrati. Questo cantiere è dedicato principalmente alla realizzazione della stazione di carico della teleferica verso il deposito della Carrière du Paradis al deposito provvisorio dello smarmo destinato al sito di deposito della Carrière du Paradis via teleferica.

L'area accessibile, per le direzioni da e per la Francia, attraverso lo scivolo esistente dell'A32, «Per i movimenti terra e per Sassa» servono i progetti, i bisogni concorrenti con la società concessionaria della A32, l'utilizzo di cantieri di terramo esistenti in direzione di Sassa e la creazione di un nuovo ramo per i movimenti in uscita provenienti da Sassa. Il collegamento dallo scivolo autostradale all'area di cantiere avverrà poi percorrendo un breve tratto (circa 1,3 km) della statale 25.

Il fabbisogno di energia elettrica è di circa 2000 Kw. Il fabbisogno di acqua idropotabile è di circa 2,6 metri cubi al giorno.

Il trasseo dello smarino da que-

sto sito di stoccaggio alla Carrière du Paradis avverrà una teleferica che risulterà la val Cineshlan. Sarà una teleferica a doppio cavo con ammorbidimento automatico e un fuso portante per ciascuno dei supporti dei vagoncini che si ammorbidono ad un angolo di fine trincea marcate a velocità costante. La lunghezza sarà di 9 chilometri con un dislivello di 1300 metri (da 680 a 1980 metri) con una portata massima di 500 tonnellate ora e una massima velocità del vento laterale ammissibile di 40 metri al secondo (in val Cineshlan rischia di essere ferma parecchi giorni).

L'impianto equipaggiato con vagoncini con peso a vuoto pari a 1900 kg e capacità di 4 metri cubi con 200 kg di carico utile (peso destinato al sito di deposito della Carrière du Paradis via teleferica).

L'area di cantiere è di circa 72mila metri quadrati. L'accesso avviene attraverso una viabilità di cantiere collegata alla statale 25 ed all'autostrada A32. Il fabbisogno massimo di energia elettrica è di circa 1.225 metri cubi al giorno. Il fabbisogno di acqua idropotabile è di circa 20 metri cubi al giorno.

Susa autoporto

Poi c'è l'area di lavoro per le opere esterne (sottopassi, viadotti, ecc.) e situata nella piana di Sassa e composta di diverse zone

Imbocco est tunnel di base

Il cantiere di imbocco est del tunnel di base è situato all'imbocco est del tunnel di base ed è dedicato alla costruzione della tratta di tunnel di base compresa tra l'imbocco est e l'area di sicurezza di Clarea. È interamente compreso tra la futura linea ferroviaria, l'autostrada A32 e la statale 25 ed è collegato all'area industriale di Sassa mediante nastri trasportatori che corrono all'interno delle aree di lavoro monostradate e provvisorie di capottatura per impedire la laterale ammissibile di 40 metri al secondo (in val Cineshlan rischia di essere ferma parecchi giorni).

L'impianto equipaggiato con vagoncini con peso a vuoto pari a 1900 kg e capacità di 4 metri cubi con 200 kg di carico utile (peso destinato al sito di deposito della Carrière du Paradis via teleferica).

L'area di cantiere è di circa 72mila metri quadrati. L'accesso avviene attraverso una viabilità di cantiere collegata alla statale 25 ed all'autostrada A32. Il fabbisogno massimo di energia elettrica è di circa 1.225 metri cubi al giorno. Il fabbisogno di acqua idropotabile è di circa 20 metri cubi al giorno.

Susa autoporto

Poi c'è l'area di lavoro per le opere esterne (sottopassi, viadotti, ecc.) e situata nella piana di Sassa e composta di diverse zone

in grado di trasferire il materiale in diversi punti del deposito definitivo. Il trasseo della teleferica è stato scelto in modo di evitare di sovraccaricare i centri abitati di Venas e di Bar Cenisio e di interessare il luogo di Moncenisio. Il passaggio sopra la viabilità avviene con opere di protezione dimensionate per sopportare l'eventuale caduta di un vagoncino. Il numero dei vagoncini è di circa 42, le complete tra diversi impianti passano prevalentemente al di sopra delle zone boschive limitando al minimo le zone da disboscare.

Ovviamente la teleferica sposta dietro anche dei fabbricati per le stazioni. Le stazioni sono quattro e precisamente: stazione di partenza e la stazione di arrivo a Carrière du Paradis. La costruzione della teleferica avverrà in circa 18 mesi, incluso anche il tempo della progettazione. La teleferica è in grado di funzionare in modo completamente automatico operando fino a 24 ore al giorno se necessario.

Poi ci sono i cantieri nella Piana di Sassa. È infatti tra Sassa e Bussoleno che si concentrerà la vera "fabbrica del Tav".

Imbocco est tunnel di base

Il cantiere di imbocco est del tunnel di base è situato all'imbocco est del tunnel di base ed è dedicato alla costruzione della tratta di tunnel di base compresa tra l'imbocco est e l'area di sicurezza di Clarea. È interamente compreso tra la futura linea ferroviaria, l'autostrada A32 e la statale 25 ed è collegato all'area industriale di Sassa mediante nastri trasportatori che corrono all'interno delle aree di lavoro monostradate e provvisorie di capottatura per impedire la laterale ammissibile di 40 metri al secondo (in val Cineshlan rischia di essere ferma parecchi giorni).

L'impianto equipaggiato con vagoncini con peso a vuoto pari a 1900 kg e capacità di 4 metri cubi con 200 kg di carico utile (peso destinato al sito di deposito della Carrière du Paradis via teleferica).

L'area di cantiere è di circa 72mila metri quadrati. L'accesso avviene attraverso una viabilità di cantiere collegata alla statale 25 ed all'autostrada A32. Il fabbisogno massimo di energia elettrica è di circa 1.225 metri cubi al giorno. Il fabbisogno di acqua idropotabile è di circa 20 metri cubi al giorno.

Susa autoporto

Poi c'è l'area di lavoro per le opere esterne (sottopassi, viadotti, ecc.) e situata nella piana di Sassa e composta di diverse zone

in grado di trasferire il materiale in diversi punti del deposito definitivo. Il trasseo della teleferica è stato scelto in modo di evitare di sovraccaricare i centri abitati di Venas e di Bar Cenisio e di interessare il luogo di Moncenisio. Il passaggio sopra la viabilità avviene con opere di protezione dimensionate per sopportare l'eventuale caduta di un vagoncino. Il numero dei vagoncini è di circa 42, le complete tra diversi impianti passano prevalentemente al di sopra delle zone boschive limitando al minimo le zone da disboscare.

Ovviamente la teleferica sposta dietro anche dei fabbricati per le stazioni. Le stazioni sono quattro e precisamente: stazione di partenza e la stazione di arrivo a Carrière du Paradis. La costruzione della teleferica avverrà in circa 18 mesi, incluso anche il tempo della progettazione. La teleferica è in grado di funzionare in modo completamente automatico operando fino a 24 ore al giorno se necessario.

Poi ci sono i cantieri nella Piana di Sassa. È infatti tra Sassa e Bussoleno che si concentrerà la vera "fabbrica del Tav".

Imbocco est tunnel di base

Il cantiere di imbocco est del tunnel di base è situato all'imbocco est del tunnel di base ed è dedicato alla costruzione della tratta di tunnel di base compresa tra l'imbocco est e l'area di sicurezza di Clarea. È interamente compreso tra la futura linea ferroviaria, l'autostrada A32 e la statale 25 ed è collegato all'area industriale di Sassa mediante nastri trasportatori che corrono all'interno delle aree di lavoro monostradate e provvisorie di capottatura per impedire la laterale ammissibile di 40 metri al secondo (in val Cineshlan rischia di essere ferma parecchi giorni).

L'impianto equipaggiato con vagoncini con peso a vuoto pari a 1900 kg e capacità di 4 metri cubi con 200 kg di carico utile (peso destinato al sito di deposito della Carrière du Paradis via teleferica).

L'area di cantiere è di circa 72mila metri quadrati. L'accesso avviene attraverso una viabilità di cantiere collegata alla statale 25 ed all'autostrada A32. Il fabbisogno massimo di energia elettrica è di circa 1.225 metri cubi al giorno. Il fabbisogno di acqua idropotabile è di circa 20 metri cubi al giorno.

Susa autoporto

Poi c'è l'area di lavoro per le opere esterne (sottopassi, viadotti, ecc.) e situata nella piana di Sassa e composta di diverse zone

in grado di trasferire il materiale in diversi punti del deposito definitivo. Il trasseo della teleferica è stato scelto in modo di evitare di sovraccaricare i centri abitati di Venas e di Bar Cenisio e di interessare il luogo di Moncenisio. Il passaggio sopra la viabilità avviene con opere di protezione dimensionate per sopportare l'eventuale caduta di un vagoncino. Il numero dei vagoncini è di circa 42, le complete tra diversi impianti passano prevalentemente al di sopra delle zone boschive limitando al minimo le zone da disboscare.

Ovviamente la teleferica sposta dietro anche dei fabbricati per le stazioni. Le stazioni sono quattro e precisamente: stazione di partenza e la stazione di arrivo a Carrière du Paradis. La costruzione della teleferica avverrà in circa 18 mesi, incluso anche il tempo della progettazione. La teleferica è in grado di funzionare in modo completamente automatico operando fino a 24 ore al giorno se necessario.

Poi ci sono i cantieri nella Piana di Sassa. È infatti tra Sassa e Bussoleno che si concentrerà la vera "fabbrica del Tav".