

Tav, ecco il tracciato finale Sei cantieri fra Valsusa e Settimo

Le due gallerie costeranno 96 milioni a chilometro, compreso il nodo di Orbassano

Retroscena

MAURIZIO TROPEANO

Sei cantieri disseminati lungo i 45,7 chilometri della tratta nazionale della Torino-Lione. Un costo complessivo chiavi in mano (due gallerie sotterranee, il loro armamento e la riqualificazione del nodo di Orbassano) di 96 milioni a chilometro. Quasi 8 milioni di metri cubi di smarino (il materiale di scavo) prodotti. Ecco i numeri di un progetto preliminare pronto dal giugno dell'anno scorso (tanto da essere inserito nelle aree vincolate dal piano territoriale di coordinamento della Provincia) e che solo in questi giorni sarà pubblicato da Rfi (Rete ferroviaria Italiana), del gruppo Fs. Commenta Mario Virano, presidente dell'Osservatorio: «È un passo importante e sono contento ma sono dispiaciuto perché si sono persi otto mesi di tempo per ragioni burocratiche. Ho fatto tutto quello in mio potere per arriva-

re a questo risultato».

LAVORI DI SCAVO

Saranno estratti 7,7 milioni di metri cubi. La metà sarà riutilizzata

Virano, infatti, ha esercitato un pressing serrato nei confronti dell'amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti, che per pubblicare il progetto preliminare attendeva il via libera da parte del governo dopo il tavolo politico con gli enti locali. Virano ha fatto da sponda alla mobilitazione degli industriali piemontesi, della Regione, del sottosegretario alle Infrastrutture, Mino Giachino. E poi è intervenuto il ministro Altero Matteoli.

La pubblicazione dei documenti dà il via libera all'iter che attraverso l'invio della documentazione ai sindaci dei Comuni interessati, la convocazione delle conferenze dei servizi (che potrebbero essere convocate entro l'estate) e l'avvio delle procedure d'impatto ambientale porterà al progetto

definitivo e poi alla deliberazione da parte del Cipe.

Il tracciato

È il risultato dei lavori dell'Osservatorio tecnico della Torino-Lione e prevede sostanzialmente un percorso in doppia galleria (larghe otto metri e con un bypass di sicurezza ogni 300 metri) con profondità variabili tra i dieci e i 40 metri. L'unico tratto all'aperto è quello all'interno dello scalo di Orbassano mentre nella piana che porta verso Rivalta correrà all'interno di colline artificiali con un modello di lavoro che ricorda quello del passante di Milano. Sul resto della tratta verrà usata una fresa sul modello dei lavori per il metrò di Torino.

I sei cantieri

Il primo dovrebbe essere installato tra i Comuni di Chiusa San Michele e Sant'Ambrogio e dovrebbe essere esteso per 110 mila metri quadrati, praticamente 15 campi di calcio. È un cantiere separato da quello che dovrebbe essere installato per la realizzazione della tratta internazio-

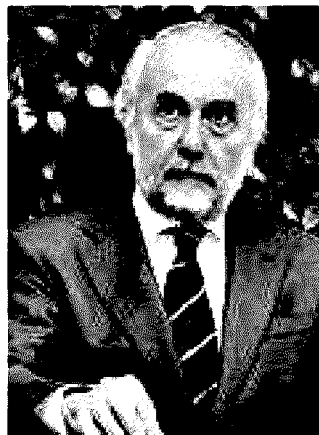


■ SELPRESS ■
www.selpress.com

nale che comprende anche un'impianto per la produzione dei concetti. Il secondo cantiere (quasi 20 campi di calcio) sorgere a lato dell'area industriale che corre lungo la strada provinciale 143 verso Sant'Antonino di Ranverso al posto in una zona ad oggi occupata da uno sfasciacarrozze. Dentro lo scalo di Orbassano ci sarà un terzo cantiere di 88 mila metri quadrati. Nell'area ferroviaria del bivio Pronda all'altezza di corso Marche ci sarà una quarta area di lavoro di 140 mila metri quadrati. Mini cantiere a Druento (poco più di un campo e mezzo di calcio) mentre nell'area industriale di Settimo all'altezza della tangenziale ci sarà l'ultimo cantiere di 120 mila metri quadrati.

Il materiale di scavo

La durata prevista dei cantieri è di sette anni e alla fine dei lavori le aree di cantiere saranno riqualificate. Dalle gallerie dovrebbero essere estratta una quantità di smarino equivalente a tre piramidi di Cheope, circa 7,7 milioni di tonnellate di metri cubi. Più della metà sarà riutilizzato durante i lavori di costruzione della linea ferroviaria mentre circa il venti per cento sarà valorizzato sul mercato. Il resto sarà trasportato sui treni nei siti di Torrazza e Montanaro.



«È un passo molto importante e come è ovvio ne sono felice. Ma al tempo stesso sono dispiaciuto perché si sono persi otto mesi per ragioni burocratiche»

Mario Virano
presidente
Osservatorio Tav