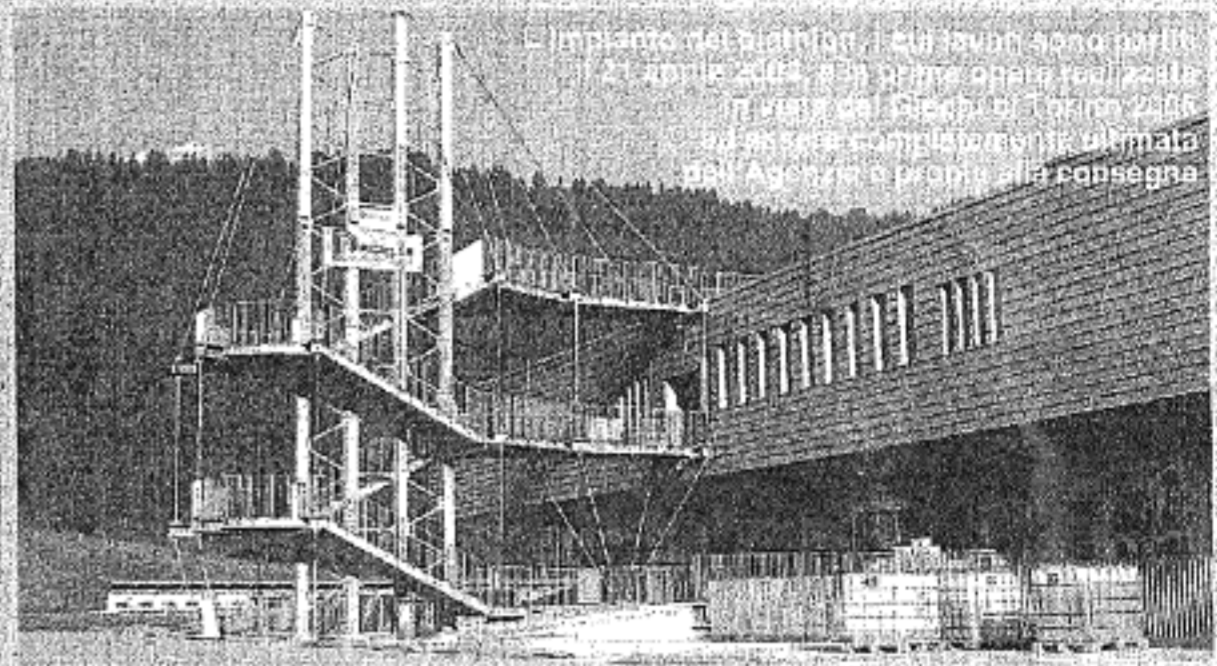


● Biathlon olimpico: è pronto l'impianto di Cesana

CESANA - Puntuale all'appuntamento, l'impianto del biathlon di Cesana-Sansicario è pronto per il passaggio di consegne tra Agenzia Torino 2006 e Toroc. «Proprio in questi giorni si sono ultimate le opere previste per la riconversione dell'ex colonia Italsider», ricorda Vittorio Salusso, responsabile impianti montani dell'Agenzia. Ex Italsider che rappresentava l'ultimo tassello mancante dell'impianto a cinque cerchi da 14 milioni di euro (costo a ribasso d'asta) che nel febbraio 2006 ospiterà gli atleti della specialità che unisce allo sci di fondo il tiro con la carabina. Il tracciato di gara, come nel caso di quasi tutti gli altri impianti montani, era già stato ultimato per quest'inverno, quando la pista è stata testata e omologata nel corso dei test event. Quasi pronto, per l'occasione, anche l'edificio Italsider che l'anno prossimo ospiterà le giurie, i tecnici, le squadre e i giornalisti: la struttura che in questi giorni ha ricevuto le ultime "cure" e gli ultimi ritocchi. L'impianto del biathlon, i cui lavori sono partiti il 21 aprile 2004, è la prima opera realizzata in vista dei prossimi Giochi invernali di Torino 2006 ad essere completamente ultimata dall'Agenzia e pronta alla consegna. Adesso il biathlon attende solo la formalizzazione del passaggio al Comitato organizzatore dei Giochi, che avrà il compito di allestire le strutture temporanee (tribune, tensostrutture, tabelloni). A quel punto tutto sarà pronto per l'evento a cinque cerchi. Passati i Giochi, per l'ex Italsider è prevista una rapida riconversione (con una serie di mini-interventi) e l'impiego come centro federale per l'allenamento in quota degli atleti. Un futuro di prestigio per un edificio fino a qualche anno fa in stato di completo abbandono, immerso in un contesto naturale di grande valore e a pochi passi dalla pista olimpica di bob, slittino e skeleton. Al centro, cioè, del distretto olimpico di Cesana. F.F.



La galleria si prenota per Ferragosto

Sitaf e Sitalfa: «La fine dello scavo di Avigliana tra circa un mese»

Con la tecnica di 'consolidamento dall'alto' i lavori avanzano a tempo di record

di FRANCESCO FALCONE

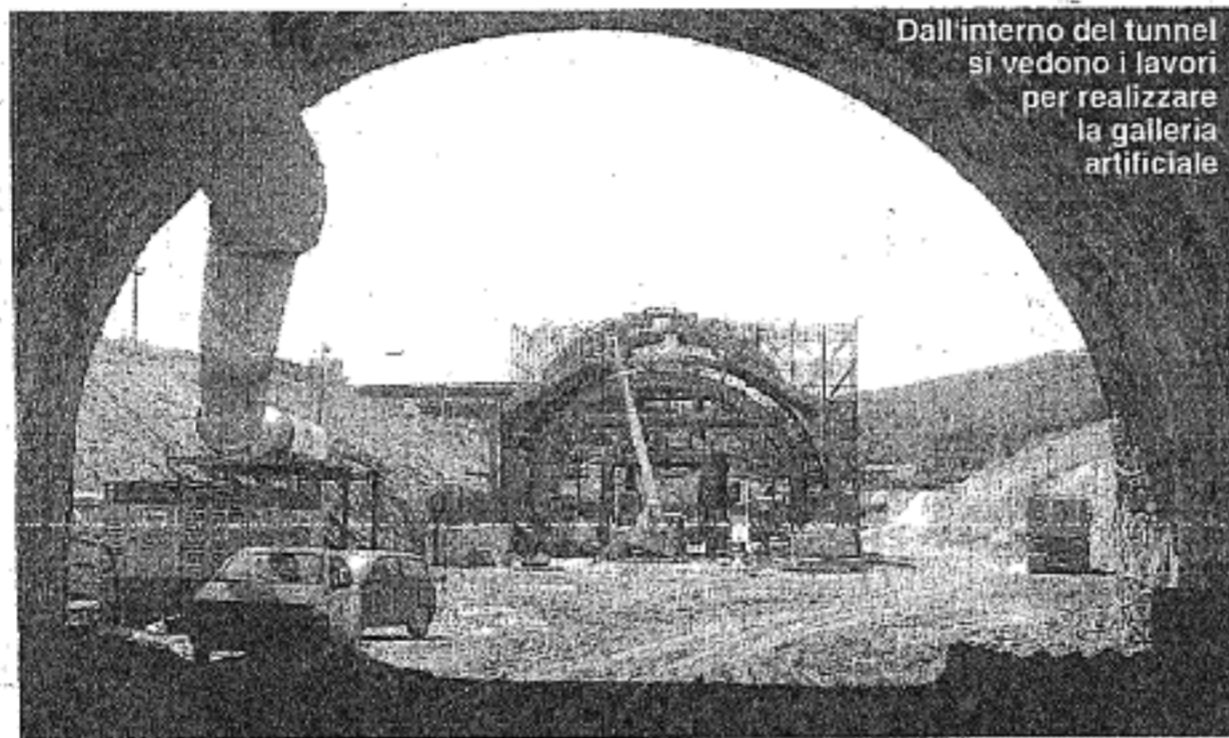
AVIGLIANA - La fine dei lavori di scavo della galleria "Antica di Francia" della variante di Avigliana all'ex statale 589 è prevista per Ferragosto, giorno più giorno meno. Una scadenza un po' insolita quella fissata per l'abbattimento dell'ultimo diaframma del secondo tunnel in ordine di grandezza della futura tangenziale alla città dei Laghi, che va tuttavia presa in grande considerazione.

Innanzitutto perché proprio le due gallerie (Antica di Francia e Monte Cuneo) rappresentavano le maggiori "incognite" in termini di tempi di apertura della grande circoscrizione aviglianese: «Lo scavo di una galleria è sempre un'opera che crea una certa apprensione - confermano i tecnici della Sitalfa, la ditta che per conto della Sitaf sta portando avanti i lavori nel lotto due della grande opera viaria di Avigliana - Fino a quando non si arriva alla fine non si può dire che sia fatta».

Ma ora che i dati sull'avanzamento degli scavi indicano una scadenza abbastanza vicina, c'è ottimismo almeno sulla fine dello scavo di uno dei due tunnel. «La bontà nell'impostazione del lavoro, unito alla scarsa presenza d'acqua, ha finora dato buoni risultati - sottolinea Sitalfa e Sitaf - Se non ci saranno imprevisti, l'ultimo diaframma verrà dunque abbattuto tra il 13 e il 15 agosto, in linea con le previsioni di qualche mese fa».

Dopo circa tre mesi di lavori i mezzi d'opera impegnati sui due fronti del tunnel tra zona Bacchiasso e la ferrovia Torino-Modane potranno dunque incontrarsi a metà del "guado". «Ad oggi - ricorda Sitalfa - siamo già a 130 metri scavati sul lato nord del tunnel, quello che si affaccia sulla ferrovia. Sull'altro imbocco siamo invece a 120 metri. Tanto per intenderci, abbiamo già superato la zona sottostante le ville costruite sulla collina».

Ma ciò che più di ogni altra indicazione infonde fiducia sono i tempi di avanzamento nel terreno: «Sul fronte nord si viaggia a 4-5 metri al giorno. Sul lato sud avanziamo ad un metro e mezzo al gior-



Dall'interno del tunnel si vedono i lavori per realizzare la galleria artificiale



L'imbocco della galleria Antica di Francia visto dall'area di Cascina Bacchiasso

sari oltre 20 giorni in più.

«Chiaramente, la scelta di questo tipo di scavo è stata dettata dalle particolari caratteristiche del terreno». La galleria si trova, infatti, a poche decine di metri di profondità: «Impensabile utilizzare una tale tecnica sul lato sud, che si trova ben più in profondità ed è posto sotto alle abitazioni».

E dopo ferragosto, quando lo scavo del tunnel sarà ultimato, cosa succederà? Ferie per tutti? «Direi proprio di no - spiega il responsabile del cantiere - Contemporaneamente allo scavo della galleria, procedono i lavori per la realizzazione del sottopasso di via Bacchiasso, che contiamo di aprire al traffico privato tra fine settembre e inizio ottobre».

Sul lato ovest il sottopasso e i muri di contenimento laterali sono quasi ultimati, sul lato est a giorni verrà ribassato il terreno e si procederà a livellare il tracciato della rinnovata via Bacchiasso. Si sta poi lavorando per la costruzione del tratto della variante compreso tra la galleria "Antica di Francia" e via Bacchiasso: «Qui sono previsti 185 metri di tunnel artificiale (ovvero creato all'aperto e poi ricoperto di terra ndr), per il collegamento con la galleria naturale, e un tratto in trincea in salita fino al sottopasso su via Bacchiasso».

Proprio in questi giorni, finita la "platea" di fondo del tunnel artificiale, si sta avviando la costruzione delle volte: dovrebbero essere ultimate per settembre. Per ciò che riguarda il piano stradale, gli impianti di illuminazione e la ventilazione della galleria bisognerà invece lavorare ancora parecchio: prima occorrerà completare la struttura interna del tunnel appena scavato: «La galleria "nuda" dovrebbe essere pronta per ottobre. Per la posa dell'impiantistica servirà un altro mese e mezzo. Per fine novembre-inizio dicembre la galleria "Antica di Francia" dovrebbe essere ultimata».

Questo terreno... è una frana. E corso Torino slitta

AVIGLIANA - Nella realizzazione della variante di Avigliana alla 589 le sorprese non finiscono mai. Lo hanno sperimentato sulla propria pelle, prima i tecnici alle prese con il lotto 1 della tangenziale Laghi, che l'autunno scorso hanno visto franare un intero tratto di strada in seguito all'accumulo dello smarino estratto dalla galleria "Monte Cuneo" nell'ex cava Sada, al confine con Trana, e ora i responsabili di Sitaf e Sitalfa, alle prese con l'altro lotto dell'opera, quello che dallo svincolo dell'A32 arriva fino alla zona di cascina Bacchiasso.

Ancora una volta, a creare problemi e grattacapi sono le caratteristiche non certo ideali del terreno. «Durante lo sbancamento nella zona tra corso Torino e corso Europa, nell'area compresa tra le due concessioni, abbiamo riscontrato la presenza di un limo argilloso pregno d'acqua del tutto inaspettato - spiegano i tecnici - Un terreno ben peggiore di quanto indicato dai tre sondaggi effettuati in fase di progettazione».

Discrepanze tra i sondaggi e il dato reale dovuto alla disomogeneità del terreno, che in pochi metri si presenta con caratteristiche decisamente diverse. «Abbiamo subito avviato una serie di 20 carotaggi - ricorda la Sitalfa - e siamo arrivati alla conclusione che, prima di procedere oltre, sarà necessaria una bonifica».

Sul tipo d'intervento, le ipotesi al vaglio degli esperti sono ancora diverse. L'unica certezza è l'impossibilità, nei tempi previsti, di bonificare il terreno e dare avvio alla costruzione del monolito che dovrà poi essere spinto sotto la ferrovia per creare il collegamento tra corso Europa, corso Torino e la galleria "Antica di Francia". Di qui la scelta (si attende una conferma a giorni, ma è ormai pressoché certo) di prefabbricare il monolito dall'altra parte della Torino-Modane e di spingerlo in sede nella direzione opposta a quanto previsto inizialmente.

«Tecnicamente questa soluzione non pone problemi particolari, né dovrebbe comportare grandi slittamenti nei tempi di realizzazione del sottopasso», ricordano i responsabili della Sitalfa. Non c'è dubbio, però, che andrà ad aumentare l'«intasamento» dovuto ai mezzi d'opera e ai materiali di risulta nella zona di cantiere tra la ferrovia e il tunnel sotto strada antica di Francia. «Il grosso vantaggio sarà invece legato al fatto che, non avendo più l'urgenza di fabbricare il monolito nella zona di corso Torino, lì si potrà lavorare con calma per mettere a posto il terreno».

La conseguenza per la città dei Laghi sarà, probabilmente, uno slittamento nei tempi di riapertura del corso. Corso Torino che, sempre secondo le ipotesi ad oggi più accreditate ma ancora al vaglio, alla fine verrà sì leggermente addossato alla ferrovia, ma in misura meno drastica di quanto previsto in fase progettuale: «Un'ipotesi che dovrebbe consentire un miglior accesso agli esercizi commerciali sul corso». Se alcuni problemi, com'è evidente, di tanto in tanto saltano fuori e altri vengono risolti, nell'insieme i lavori per la realizzazione della variante alla 589 vanno comunque avanti: «Da alcuni giorni è partita la costruzione della rotatoria tra corso Europa, lo svincolo dell'autostrada e la variante», ricordano i tecnici Sitaf e Sitalfa. La scelta di portare avanti un intervento così complesso (che richiederà tutta l'estate e sarà diviso in cinque fasi) senza interrompere il traffico creerà problemi sia al cantiere che alla circolazione. «Tuttavia, ogni alternativa sarebbe stata poco percorribile: impensabile chiudere corso Europa o lo svincolo - spiegano i responsabili dell'opera - meglio piuttosto prevedere tempi più lunghi. Anche perché ci sono tutti i margini per arrivare a concludere la rotonda per settembre e garantire l'apertura funzionale dell'intero lotto due della variante per l'evento olimpico».

no, in linea con i valori tipici dello scavo con tecnologie tradizionali.

Dunque, proprio la scelta di re-

alizzare metà tunnel con un innovativo meccanismo di preconsolidamento dell'area di scavo, il jet grouting dall'alto, si è rivelato vin-

cente: «Non c'è dubbio - conferma l'ingegner Giacobbe - Ci ha permesso di scavare oltre 130 metri in neanche un mese e mezzo». Cifre

di tutto rispetto, se si considera che sull'altro imbocco, scavato con tecniche tradizionali, per arrivare agli stessi risultati sono stati neces-