

# LIAISON LYON - TURIN / COLLEGAMENTO TORINO - LIONE

Partie commune franco-italienne  
Section transfrontalière



Parte comune italo-francese  
Sezione transfrontaliera

NOUVELLE LIGNE LYON TURIN – NUOVA LINEA TORINO LIONE  
PARTIE COMMUNE FRANCO-ITALIENNE – PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE

REVISION DE L'AVANT-PROJET DE REFERENCE - REVISIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO  
CUP C11J05000030001

VIABILITE A32 NORD DORA – VIABILITA' A32 NORD DORA

NOTICE TECHNIQUE SUR LES AIRES DES CHANTIER  
RELAZIONE SULLE AREE DI CANTIERE

Indice	Date/ Data	Modifications / Modifiche	Etabli par / Concepito da	Vérifié par / Controllato da	Autorisé par / Autorizzato da
0	08/02/2013	Première diffusion / Prima emissione	L. BARBERIS (MUSINET)		M. BERTI (SITAF) 

CODE DOC	<b>P</b>	<b>D</b>	<b>2</b>	<b>C</b>	<b>3</b>	<b>A</b>	<b>M</b>	<b>U</b>	<b>S</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Phase / Fase		Sigle étude / Sigla			Émetteur / Emittente			Numero			Indice		

<b>P</b>	<b>A</b>	<b>N</b>	<b>O</b>	<b>T</b>
Statut / Stato		Type / Tipo		

ADRESSE GED INDIRIZZO GED	<b>C3A</b>	<b>//</b>	<b>//</b>	<b>50</b>	<b>76</b>	<b>33</b>	<b>10</b>	<b>01</b>
------------------------------	------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

ECHELLE / SCALA



LTF sas – 1091 Avenue de la Boisse – BP 80631 – F-73006 CHAMBERY CEDEX (France)  
Tél. : +33 (0)4.79.68.56.50 – Fax : +33 (0)4.79.68.56.75  
RCS Chambéry 439 556 952 – TVA FR 03439556952  
Propriété LTF Tous droits réservés – Proprietà LTF Tutti i diritti riservati

Ce projet  
est cofinancé par  
l'Union européenne  
(DG-TREN)



Questo progetto  
è cofinanziato  
dall'Unione europea  
(TEN-T)



## SOMMAIRE / INDICE

RESUME/RIASSUNTO	4
1. CANTIERIZZAZIONE	5
1.1 Deviazioni provvisorie	5
1.2 Aree di cantiere e stoccaggio	6

## RESUME/RIASSUNTO

Ce rapport décrit l'organisation du chantier pour la mise en œuvre de la nouvelle jonction A32 de Susa Est (Turin-Bardonecchia).

La presente relazione illustra l'organizzazione della cantierizzazione prevista per la realizzazione del nuovo svincolo di Susa Est sulla A32 (Torino-Bardonecchia).

## 1. Cantierizzazione

L'obiettivo della cantierizzazione consiste nell'individuazione di un modello funzionale che definisca l'impostazione generale della logistica del cantiere così da consentire la scelta dei parametri fondamentali che definiscono e caratterizzano le principali installazioni logistiche: tipologia, numero, ubicazione, funzioni inserite.

Sono altresì esaminate le problematiche connesse al dimensionamento delle singole installazioni, e quelle relative ai layout delle stesse.

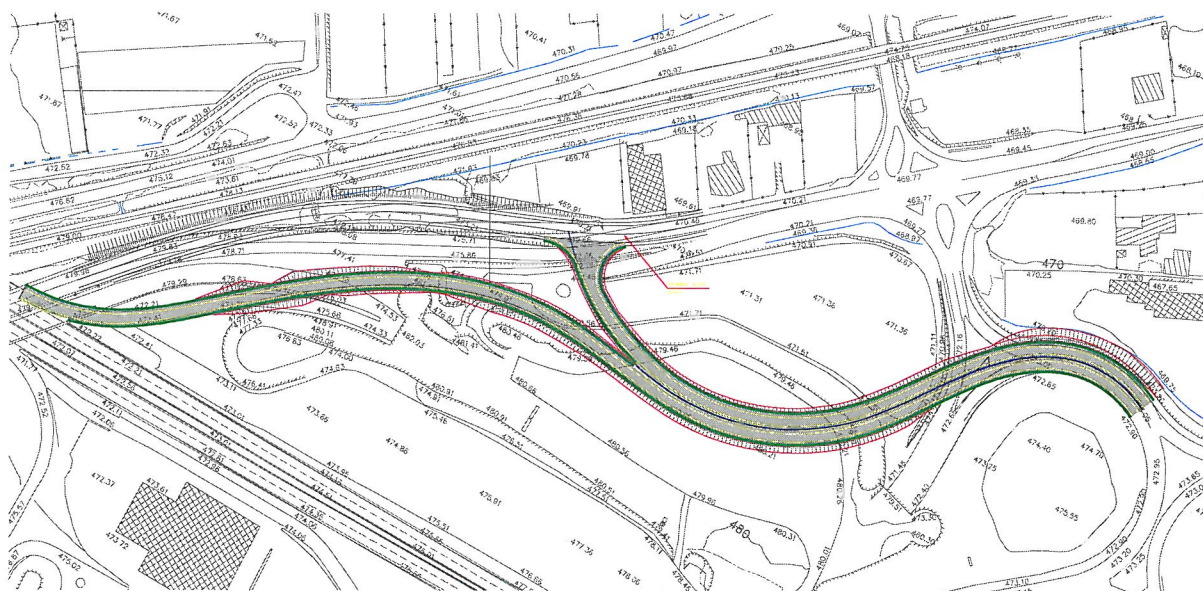
Il "modello logistico" che si intende definire come primo step progettuale, deve risultare funzionale alle reali esigenze operative, correttamente dimensionato e adeguato alle scelte strategiche gestionali.

Per una corretta progettazione della cantierizzazione deve poi essere definita ed individuata una logistica adattabile sia alla possibilità di una scomposizione dell'opera in tratte autonome e distinte, sia alla possibilità di una gestione unitaria e complessiva dei lavori.

Il modello logistico proposto si ritiene sia in grado di soddisfare questo requisito, potendosi successivamente adattare, in fase di progetto Esecutivo, a quella che risulterà essere la modalità di distribuzione dei lavori decisa in futuro, senza alcuna modifica o con affinamenti di modesta entità.

### 1.1 Deviazioni provvisorie

Per garantire la funzionalità e fruibilità dello svincolo di Susa Est durante l'esecuzione dei lavori si prevede la realizzazione di una deviazione provvisoria (lunga complessivamente circa 900 m) che consente l'innesto sulla "S.S. 25 del Moncenisio" per la direzione nord.





Relativamente alla segnaletica provvisoria di cantiere si farà riferimento agli schemi riportati nel D. Min. Infr. Trasporti 10.07.2002 “Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo.

## 1.2 Aree di cantiere e stoccaggio

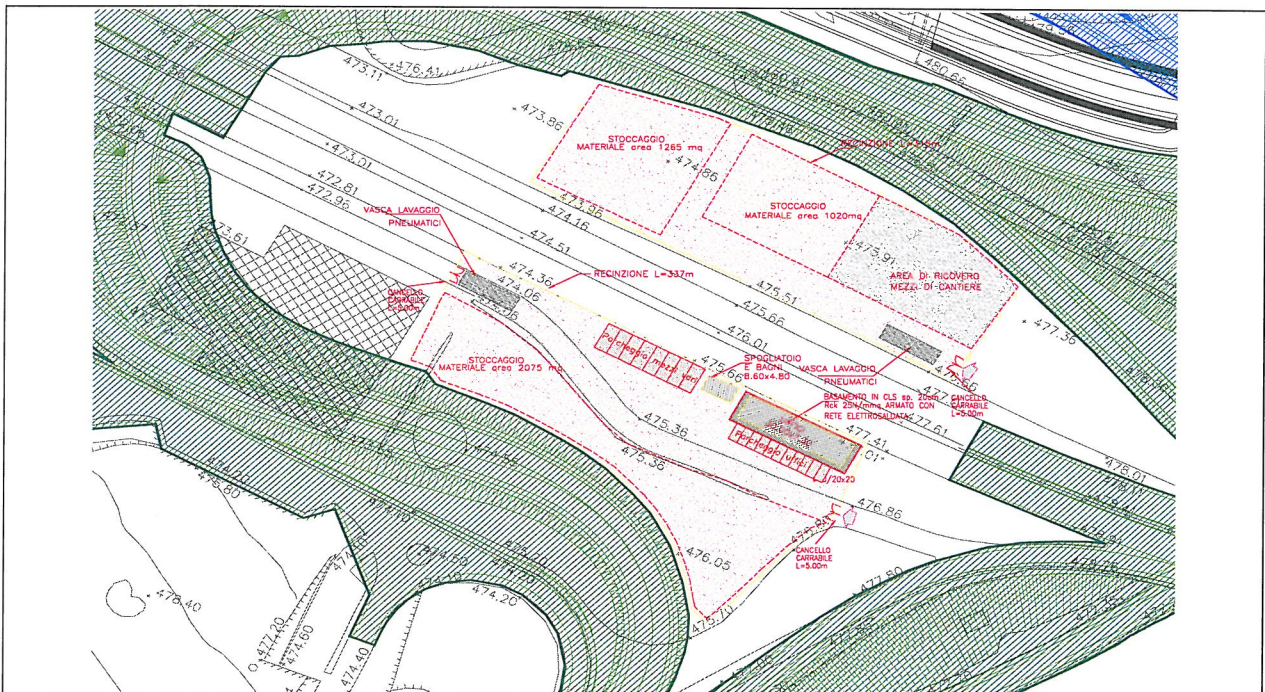
A seguito dei sopralluoghi in campo, delle verifiche su vincoli e destinazioni d'uso, le aree di cantiere sono state ubicate in adiacenza al tracciato autostradale prevedendone due ben distinte.

In particolare in quella ubicata a nord (direzione Bardonecchia) di stoccaggio provvisorio trovano sistemazione:

- aree di stoccaggio materiali (circa 2300 mq)
- area di ricovero mezzi di cantiere (circa 1150 mq).

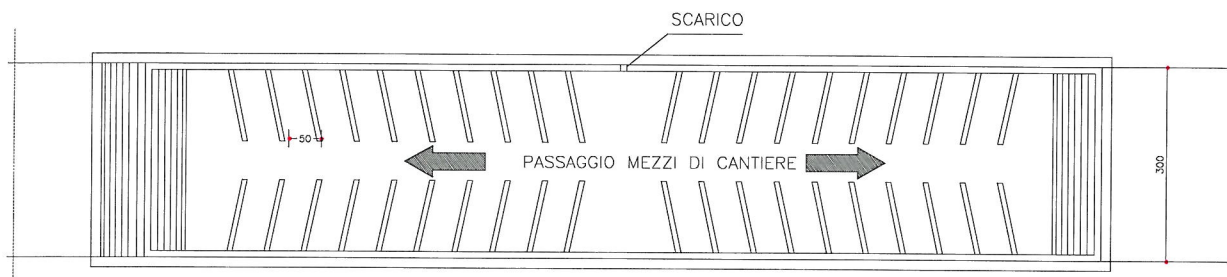
Nell'area posta in sud (direzione Torino) invece si sviluppano:

- aree di stoccaggio materiali (circa 2100 mq)
- baraccamenti per uffici (220 mq);
- parcheggio mezzi vari;
- servizi igienici e spogliatoi.



- Aree di cantiere -

Le aree di cantiere sono cintate con apposita recinzione metallica (h=2.20 m) ed il loro accesso avviene da cancelli carrabili. Sono completamente pavimentate ma in ogni caso prima che i mezzi d'opera impegnino la viabilità ordinaria è previsto il passaggio attraverso le vasche di lavaggio dei pneumatici delle quali sono dotate entrambe le aree citate.



*- Vasca di lavaggio pneumatici -*

Il traffico veicolare viene opportunamente separato dai passaggi pedonali mediante la definizione dei percorsi dei mezzi, con relativi ingombri.

Strade e piazzali saranno realizzati in modo tale da garantire il drenaggio e lo smaltimento delle acque meteoriche ed impedire il sollevamento delle polveri.

Tutte le strade ed i piazzali delle aree saranno idoneamente illuminati durante le ore notturne mediante una serie di torri faro, tutti gli accessi ai baraccamenti uffici e servizi per il personale saranno dotati di marciapiede di larghezza non inferiore a 80 cm; i marciapiedi saranno costruiti con idonea pendenza verso l'esterno del fabbricato e realizzati in modo da non favorire infiltrazioni verso i muri dell'edificio. La pavimentazione sarà realizzata con materiale antiscivolo.

Circa il trattamento delle acque si segnalano varie lavorazioni che producono reflui, quali:

- acque di lavaggio delle autobetoniere e dei preparatori della boiaccia: contenenti particelle di natura inerte e cementizia;
- acque di lavaggio ruote: contenenti materiale terroso con concentrazione degli inquinanti più o meno discrete;
- acque di pioggia;
- provenienti dal dilavamento di piazzali: contenenti particelle inerti e cementizie ma in quantità minore.

Le acque di scarico civili, previa sedimentazione in vasca Imhoff, verranno scaricate nella rete già autorizzata che utilizza SITAF per le sua attività poste nelle immediate vicinanze del cantiere.

Circa il servizio di guardiana si prevede che sia attivo "h 24" per tutti i giorni dell'anno sino al termine delle lavorazioni previste in progetto, che prevede un addetto con il compito di monitoraggio degli ingressi e delle uscite dal cantiere.

Per tale addetto e per svolgere correttamente tale servizio, è prevista una postazione chiusa, climatizzata, con servizio igienico annesso; inoltre, oltre al cancello di ingresso, sarà realizzata anche una sbarra automatica, azionabile direttamente dalla postazione del preposto, il quale fungerà da addetto al presidio dell'ingresso e gestirà pertanto la lista del personale che giornalmente sarà abilitato all'ingresso in cantiere e la corrispondenza con i dati personali.

L'ingresso alle lavorazioni sarà effettuato mediante riconoscimento alla postazione posta all'ingresso; pertanto, tutti i tecnici e le maestranze saranno dotati di "badge elettronico"; oltre ai badge necessari per i dipendenti, saranno disponibili presso il punto di riconoscimento del cantiere

altri badge “personalizzabili” da fornire ai tecnici della D.L., della Committenza e ai vari visitatori o personale accreditato.

Tutto il personale che si presenterà all’ingresso dovrà essere munito di:

- tesserino di riconoscimento, da tenere sempre in posizione visibile anche durante le attività lavorative;
- documenti personali vari di riconoscimento.