



A, B: produzione di calcestruzzi presso le aree industriali di Susa Autoporto e di Chiusa San Michele

Le modalità di trasporto dei materiali di scavo

Torino-Lione. I siti di stoccaggio previsti per lo smaltimento. Nastri, teleferiche e camion sulle strade

## Estratti dagli scavi delle gallerie 17 milioni di tonnellate di materiale

**17 MILIONI DI TONNELLATE.** Mica bruscolini. E' il totale dei materiali che saranno estratti per costruire le gallerie della Tav Torino-Lione, in quelli che il progetto preliminare definisce "i punti di produzione del materiale di scavo".

Eccoli. L'imbocco della galleria della Maddalena, lo scavo della galleria di ventilazione di Chiasso, l'imbocco italiano del tunnel di base, gli imbocchi est e ovest del tunnel dell'Orsiera: marino prodotto per lo scavo dal portale Ovest. 17 milioni, abbiamo detto: di questi, secondo le stime dei progettisti, il 76 per cento (13 milioni di tonnellate) potrà essere riutilizzabile come materiale da costruzione. Di cui, 7,4 milioni di tonnellate (il 44%) potrà essere effettivamente riutilizzato nell'esecuzione dell'opera.

Del restante 56%, (circa 9,6 milioni di tonnellate) che non può essere utilizzato per la Torino-Lione, 3,8 milioni di tonnellate vanno messe a deposito definitivo.

A questi vanno aggiunti circa 189.000 tonnellate di materiali contaminati da portare nelle discariche per rifiuti pericolosi.

La quota rimanente, pari a circa 5,6 milioni di tonnellate risulterebbe potenzialmente riutilizzabile da terzi in altri progetti.

Allo stato attuale non ci sono tuttavia indicazioni circa l'effettiva possibilità di riutilizzo da parte di terzi del materiale valorizzabile; quindi il complesso del materiale non riutilizzabile (9,6 milioni di tonnellate) sarà messo a dimora definitiva nei siti di deposito localizzati in valle (eccetto che per le 189.000 tonnellate di materiale pericoloso).

Il volume totale del suddetto materiale a deposito risulta pari a circa 4,9 milioni di metri cubi.

### I siti di deposito

Dove finiranno i materiali di scavo non riutilizzabili? I siti individuati sono quelli di Cantalupo, sul Comune di Meana (capacità 720.000 m cubi), il Carrière du Paradis (capacità 6.000.000 m cubi). E, nella fase di avanzamento lavori, sarà operativo il sito di Prato Giò, avente una capacità di 50.000 metri cubi, utilizzato come area di deposito temporaneo del materiale destinato alla Carrière du Paradis.

### Carriere du Paradis

La Carrière du Paradis si trova sul colle del Moncenisio in territorio francese ed è

un'ex cava di estrazione dei materiali utilizzati per la realizzazione della diga del Moncenisio. Il sito sarà collegato attraverso una teleferica al sito di Prato Giò. Il sito è previsto come sede di deposito dei materiali provenienti dagli scavi del tunnel di base e di parte del tunnel dell'Orsiera. Il trasporto dei materiali tra Susa e Prato Giò è realizzato su gomma via A32 e SS25. Si potrà anche valutare una soluzione alternativa via nastri trasportatore.

### Sito di Cantalupo

Il sito di Cantalupo (nel comune di Meana di Susa, posto ad una quota media di 600 sul livello del mare) fa parte di un più ampio com-

plesso ex estrattivo, ed è già attualmente oggetto di un progetto di riempimento (alla data odierna risulta autorizzato un deposito temporaneo di circa 80.000 90-000 metri cubi).

### Come avverrà il trasporto In sotterraneo

In sotterraneo tutti i materiali scavati sono trasportati dal fronte verso l'esterno per mezzo di nastri trasportatori, ad eccezione degli eventuali materiali ammantati in contenitori chiusi e destinati a discarica per rifiuti pericolosi.



### Trasporto all'aperto

Si prevede di utilizzare prevalentemente nastri trasportatori per collegare i siti dei cantieri industriali ed i cantieri logistici (una pista di cantiere di servizio sarà realizzata lungo il percorso dei nastri trasportatori). I materiali estratti dagli imbocchi est del Tunnel di Base e ovest del Tunnel dell'Orsiera saranno trasportati da nastri trasportatori fino all'area industriale di Susa Autoporto così come avviene per i materiali estratti all'imbocco est del tunnel dell'Orsiera che saranno trasportati all'area industriale di Chiusa di San Michele.

Questi nastri trasportatori garantiscono da un lato lo sgombero del marino e dall'altro l'approvvigionamento di inerti al fronte.

Per ogni cantiere logistico, è previsto un deposito temporaneo che serve da polmone per gli inerti da riutilizzare in quel cantiere di prefabbricazione e per il trasporto dei materiali di scavo al deposito definitivo: questi depositi saranno opportunamente schermati per contenere la dispersione di polveri in atmosfera e prevenire la dispersione di inquinanti nel suolo e nella falda.

BRUNO ANDOLFATTO

