



Le aree cerchiare in giallo rappresentano le ipotesi per il carico dello smarino sui treni. In questa foto, una a ridosso della casa S. Giacomo a Susa e una fra S. Giuliano e Foresto. Sotto, a sin., l'ex scalo militare all'Isolabella di Bussoleno e (a destra) l'area della stazione di Chiusa dove parte la derivazione ferroviaria per la cava Valle di Caprie

## Il pietrisco dei tunnel salirà sul treno

### Susa accontentata: spariscono quattro siti di stoccaggio dello smarino

di MASSIMILIANO BORGIA

DAL progetto preliminare della Torino-Lione spariscono i depositi di smarino, cioè del materiale estratto dal tunnel di base e dal tunnel Orsiera. Mucchi di pietrisco che, secondo l'ipotesi presentata da Ltf il 10 agosto, sarebbero dovuti andare in giro su milioni di camion in 10 anni tra i punti di scavo, quelli di lavorazione del calcestruzzo e le cave di smaltimento definitivo delle parti non utilizzabili.

Invece, dopo le preoccupazioni espresse dalla sindaca di Susa Gemma Amprino, spariscono i depositi che avrebbero circondato Susa, vengono abbattute polveri e inquinamento di Pm10 da cantiere e traffico di camion, togliendo così anche un'arma al movimento No Tav che sperava di mettere in difficoltà la sindaca che da subito ha fatto da breccia. Si Tav in valle di Susa e che così sembrava "mal ripagata" nonostante il suo zelo.

Invece, su esplicita citazione delle proteste sollevate dalla Amprino cambia il piano di "gestione delle rocce e terre da scavo" e non solo per la piana di Susa. Anche Rfi ha già adattato il suo progetto al nuovo sistema che prevede l'utilizzo del treno e non più dei camion. Sulla base di questo piano, per ora solo abbozzato, specifici gruppi di lavoro dovranno arrivare alla scelta delle diverse opzioni entro il 10 novembre. I gruppi di lavoro di area con i membri dell'Osservatorio saranno coordinati da Aldo Manto, direttore del settore infrastrutture della Regione.

Dal nuovo piano cantieri sparisce il deposito temporaneo di Prato Gio tra Giaglione e Venaus lungo la statale 25. Sparisce la teleferica che avrebbe portato il pietrisco fino ai 2mila metri del Moncenisio («*così sarebbe potuta poi riutilizzare per fini turistici*») si è anche detto con un certo rammarico. Sparisce il riempimento del buco della Carrière du Paradis al Moncenisio. Sparisce anche il deposito di Cantalupo a Meana. Il vecchio piano dello smarino prevedeva che da questi siti e dal buco del tunnel di base il pietrisco sarebbe andato nel cantiere industriale di Susa per la cernita, la lavorazione e lo smaltimento, con un su e giù di ribaltabili polverosi per 10 anni.

Adesso intanto si è ricalcolato lo smarino: saranno 18,4 milioni di metri cubi per tutta la linea da Settimo al confine. 10,7 milioni metri cubi verranno estratti dalla Chiusa al confine, 7,7 milioni da Chiusa a Settimo. Di questi, 8,7 milioni verranno reimpiegati subito per produrre calcestruzzo (frantumati e mescolati al cemento). Una parte restante, tra i 4,5 e i 5 milioni, potrebbe essere venduta sul mercato dei materiali da cava. Una quota restante di circa 5 milioni di metri cubi dovrà essere smaltita in deposito perché composta da rocce magari troppo friabili per produrre ghiaia o sabbie di valore. Per lo smaltimento di questa ultima frazione (2,7 milioni di metri cubi dalla tratta valsusina e 2,3 milioni da quella di pianura) sarà indetta una gara tra le cave dell'hinterland torinese che hanno già manifestato la disponibilità ad accettare (a pagamento) il materiale in proprie discariche. Per queste movimentazioni serve una nuova legge regionale che, si è detto, «*superi i vincoli troppo stretti nella classificazione dei materiali*».

«I soldi che verranno ricavati dalla vendita del pietrisco utilizzabile - ha affermato Virano davanti



alla Bonino - verranno reinvestiti sul territorio». La nuova logistica di cantiere prevede che questo pietrisco sia trasportato solamente in treno. Sia la parte da vendere che quella da smaltire. Lo smarino verrà caricato sui vagoni ferroviari e stoccato fuori dalla valle («*in zone più idonee*») in attesa della vendita o dello smaltimento.

I punti di carico individuati per ora sono cinque. Nella zona di Susa il problema è trovare un punto che sia equidistante dal cantiere per il tunnel di base e da quello per il tunnel Orsiera e che sia facilmente raggiungibile dal cantiere industriale dove oggi c'è l'autoporto. Una prima ipotesi prevede la rea-

lizzazione di due binari di servizio a ridosso del cantiere del tunnel di base. Qui con una bretella i convogli si innesterebbero sulla Bussoleno-Susa e andrebbero verso Torino. Da questa area di circa mezzo ettaro (oggi agricola) partirebbe un nastro trasportatore coperto che raggiungerebbe il cantiere industriale per la parte lavorabile.

Una seconda ipotesi vedrebbe la realizzazione di due binari a fianco della linea Bussoleno-Susa accanto a San Giuliano. Questo punto di carico da 2 ettari e mezzo interessato dalla strada statale sarebbe collegato al cantiere industriale con un nastro trasportatore coperto. Una terza ipotesi, quella

che sembra portarsi dietro meno problemi ma ha bisogno di una lunga linea di nastro trasportatore in zona esondabile della Dora e del rio Rocciamelone, vedrebbe invece utilizzati i binari del vecchio piano caricatore militare accanto alla stazione di Bussoleno, in zona Isolabella. Qui, in un'area di un ettaro, arriverebbe appunto il nastro trasportatore coperto dopo un giro tortuoso dopo l'attraversamento della Dora.

La soluzione per la piana delle Chiusse prevede che dal cantiere industriale nei prati di Chiusa S. Michele i nastri trasportatori si colleghino con una zona di carico accanto alla stazione di Condove-

Chiusa. Tra l'altro, si è saputo che il Comune di Condove ha proposto di utilizzare una propria area industriale per produrre il materiale di amianto: anche questo si potrebbe così spostare con il treno usando lo stesso punto di carico. Un altro punto di carico sarà situato nell'area ferroviaria di Orbassano.

L'uso del treno invece che i camion ha dovuto tenere conto delle tracce disponibili anche quando tornerà in servizio pieno il tunnel del Frejus e quando sarà in servizio la metropolitana ferroviaria. Si parla di treni da 1530 tonnellate con 19 carri da 80 tonnellate e treni "del ritorno a vuoto" da 28 carri. Il picco di questi trasporti è previsto

al quinto anno che a seconda delle tipologie di materiale trasportato (anche quello da vendere o solo quello da smaltire) comporterebbe per l'area di Susa-Bussoleno due treni carichi a giorno più uno vuoto oppure sei carichi e cinque vuoti rispettivamente per 1722 treni e 6044 treni l'anno.

Per l'area delle Chiusse il picco è previsto al terzo anno con treni sia per i lavori seguiti da Ltf che per quelli seguiti da Rfi (3874 treni l'anno oppure 6mila). Da Orbassano il picco è previsto il quarto anno con 2156 treni. In tutto serviranno 24 treni al giorno che gireranno soprattutto di notte e nei weekend, quando le linee sono più scariche.