

## PRESENTATO IL PROGETTO

# Torino-Lione, ecocompatibile fin dalla nascita dei cantieri

*Presentato il piano per lo smaltimento del materiale di scavo: niente più Tir in Valsusa, ma uso fin da subito della ferrovia*

**SIMONA LORENZETTI**

Sempre più ecocompatibile e sempre più intermodale. La Torino-Lione si sta evolvendo e la sua anima lentamente diventa sempre più verde. Dai tempi del muro contro muro tra governo e amministrazioni locali si è passati al dialogo costruttivo e a progetti flessibili in grado di plasmarsi secondo le esigenze del territorio. Ed così che anche la questione relativa alla gestione delle terre e delle rocce da scavo, ossia lo smaltimento di tutto il materiale di risulta prodotto dalle trivelle che realizzeranno i tunnel della Tav, diventa oggetto di un progetto da condividere e approvare. Progetto che parte da un prin-

**VIRANO «Ora la proposta verrà esaminata dagli enti locali: decisione entro il 10 di novembre»**

cipio base quale la riduzione dell'impatto ambientale e di conseguenza sfruttamento al massimo delle attuali linee ferroviarie. E se un tempo si pensava di trasportare da una parte all'altra della valle il materiale di scavo con dei Tir, l'ipotesi era di 10 autoarticolati all'ora lungo le strade della Val Susa, ora si parla di trasporto su ferro, utilizzando per le aree di carico e scarico dei nastri trasportatori coperti. Il piano smaltimento è stato presentato ieri dal presidente dell'Osservatorio, Mario Virano. Il primo progetto formulato da Ltf e Rfi, infatti, era stato respinto dai Comuni del territorio, anche quelli pro Tav, come

Susa, proprio per l'impatto ambientale del cantiere che raggiungerà il picco di attività al quinto anno di lavori. «Il progetto di cantierizzazione - ha sottolineato Virano - avanzato da Ltf e Rfi non era strampalato o sbagliato. Era un progetto serio, che forse non aveva fatto oggetto di sufficiente attenzione gli aspetti socio-ambientali. Devo riconoscere alle due società di non essersi arroccate sulle loro legittime posizioni». Ora il progetto sarà esaminato dai gruppi di lavoro a cui parteciperanno anche gli enti locali. «Entro il 10 novembre - ha aggiunto Virano - contiamo di terminare questa fase. È ancora possibile, infatti, ha sottolineato, apportare correttivi. Si tratta comunque di una revisione rispetto al progetto originale che abbassa i costi sociali, ottimizza l'intero processo, evita espropri sulla montagna e la realizzazione di una teleferica per il trasporto del materiale. È un'operazione a saldo positivo». Le stime dicono che il cantiere Tav nel suo complesso prevede la produzione di 10,7 milioni di metri cubi di materiale di scavo nel tratto tra il confine con la Francia e Chiusa San Michele e di altri 7,7 nel tratto da lì a Settimo Torinese. Di questi 18,4 milioni di metri cubi complessivi, 8,7 saranno impiegati direttamente nella costruzione della Torino e quindi non sono oggetto di movimentazione. Altri 4,5 potranno essere rivenduti ad altri cantieri per un valore di circa 50 milioni di euro, e il resto potrà essere impiegato per riempire cave. Il sistema pensato è simile a quello adottato per la realizzazione del tunnel

del Brennero. Per ogni tratto sono stati valutati più scenari e adesso spetta ai gruppi di lavoro decidere. Per esempio sono tre le ipotesi nel cantiere di Susa, dove verrà realizzata la stazione internazionale. L'ipotesi A e B prevede la creazione di nastri trasportatori (rispettivamente all'altezza dell'uscita del tunnel di base e a metà, dove c'è l'attuale autoporto), che collegano il cantiere alla linea ferroviaria Susa-Bussoleno. La terza ipotesi prevede sempre la creazione di un nastro trasportatore in grado di raggiungere uno scalo ferroviario militare abbandonato a Bussoleno, che verrebbe ristrutturato per consentire di nuovo il passaggio dei treni. Il sistema ha dei vantaggi. Primo

**BONINO «Soddisfatti: si dimostra ancora di più la vocazione intermodale dell'opera»**

fra tutti l'eliminazione di ben quattro aree di stoccaggio Cantalupa, Meana, Prato Gio e Carrier du Paradis e poi l'eliminazione di serpentoni di Tir che viaggiano in lungo e in largo in Val Susa aumentando a dismisura l'inquinamento atmosferico. Per rendere fattibile il progetto è necessario potenziare la linea ferroviaria: la stima è di circa 24 treni al giorno che trasportano materiale di scavo. Nella maggior parte dei casi è previsto il fatto di far viaggiare i treni nelle ore di assenza di traffico viaggiatori e nelle ore notturne, quando il traffico ferroviario è già ridotto al minimo e quindi anche i disagi si ridurrebbero. Qual-

che criticità è prevista in relazione alla stazione di Chivasso, lungo la linea Chivasso-Ivrea, «ma secondo i tecnici - ha detto Virano - si tratta di criticità facilmente superabili». E ancora un terzo vantaggio sta nel fatto che i nastri trasportatori rappresentano un investimento anche per il futuro, perché una volta finito il loro uso in relazione allo smaltimento del materiale di scavo, potranno essere usati per il trasporto del materiale di costruzione, come per esempio le traversine ferroviarie. La decisione dei gruppi di lavoro arriva il prossimo 10 novembre, ma l'assessore regionale ai Trasporti Barbara Bonino non nasconde la sua soddisfazione per il lavoro svolto fino a oggi. «È stata una riunione importante perché Ltf e Rfi hanno presentato il loro progetto sulla cantierizzazione, annunciando l'utilizzo sin da subito, lungo tutto il tracciato piemontese della Torino-Lione, della ferrovia per il trasporto e le operazioni di carico e scarico dei materiali di risulta dei lavori - ha detto l'assessore -. Un passo fondamentale perché si risponde così nella maniera migliore alle motivate preoccupazioni delle amministrazioni locali circa gli effetti collaterali legati ai cantieri della Tav. Non ci saranno quindi problemi di inquinamento e di congestione del traffico a causa del passaggio di mezzi pesanti, perché si utilizzeranno esclusivamente i treni merci». A coordinare i gruppi di lavoro tecnici sarà il direttore dell'assessorato ai Trasporti e Infrastrutture Aldo Manto, per le questioni logistiche legate alla realizzazione della Tav».