

GRANDI OPERE

Tav, parte il recupero dei materiali di scavo

Materiale di buona qualità da destinare alla produzione di calcestruzzo e conci

Filomena Greco

TORINO

L'obiettivo è ambizioso: inserire i grandi cantieri europei nel dibattito in corso a Bruxelles sulla futura legge per la Circular Economy. E così Telt, promotore della tratta internazionale della Torino-Lione, insieme a Regione Piemonte e Rhône Alpes, ha lavorato su una proposta per inserire nella futura legislazione europea la possibilità di utilizzare i materiali di scavo provenienti dai lavori sul tunnel senza limitazioni geografiche, con l'obiettivo di ottimizzarne l'impiego, in chiave di valorizzazione economica, e di limitare l'uso di cave e lo sfruttamento di risorse naturali (obiettivo ambientale). Il tema è stato inviato al Comitato europeo delle Regioni, impegnato sul New Circular Economy

Action Plan dell'Ue, ed è entrato tra i punti adottati il 14 ottobre dalla sessione plenaria del Comitato e inviati agli organismi legislativi dell'Unione.

«Ad oggi la normativa prevede che questo genere di materiale, ad esempio in Francia, sia considerato perlopiù un rifiuto - spiega Manuela Rocca, direttrice Sviluppo sostenibile e sicurezza di Telt - con una serie di difficoltà aggiuntive legate al fatto che per i due cantieri ci sono normative nazionali diverse. La nostra proposta è di poter considerare il sito come una unica realtà dal punto di vista amministrativo e legislativo, così da poter movimentare i materiali a seconda delle esigenze di riutilizzo». La stima è di circa un milione di tonnellate di terre di scavo per parte che, con questo sistema, potrebbero essere impiegate e aggiungersi alla quota, il 50%, di materiale destinato a diversi reimpieghi come già previsto dal progetto.

In base alle analisi sulle rocce finora compiute, dall'Italia arriverebbe materiale di buona qualità da destinare alla produzione di calcestruzzo e

conci per il rivestimento delle gallerie mentre la Francia fornirebbe terre di minore qualità, ma comunque utiliz-



Versante francese. Una immagine dello scavo realizzato con metodo tradizionale

zabili per i rilevati ferroviari, cioè i riempimenti alla base dei binari. Sul lato francese, dove lo scavo in modalità tradizionale ha raggiunto i 10 chilometri in asse con il futuro tunnel di

base, è previsto ad esempio l'impiego di almeno 4 milioni di tonnellate di materiale per i lavori che le ferrovie francesi realizzeranno nella piana di Saint-Jean-de-Maurienne.

La gestione e la valorizzazione dei materiali di scavo è un tema prioritario per le grandi opere, passaggio

chiave per modulare sui cantieri di rilevanza europea come quello per l'Alta Velocità tra Italia e Francia, i principi della sostenibilità ambientale. Un passaggio tutt'altro che scontato vista la tradizionale contrapposizione tra il mondo dei lavori pubblici e le esigenze dell'ambiente.

Sul fronte delle buone pratiche però non si parte da zero. Il progetto per lo scavo della tratta internazionale del tunnel di base già prevede che la quota di terre da scavo reimpiegate vada dal 50 al 70%. Non sono per le produzioni in calcestruzzo ma anche per interventi di riempimento e recupero ambientale di vecchi depositi o cave come si farà a Torrazze e a Caprie. Si par-

la dunque di riutilizzo e non semplicemente di recupero per i materiali da scavo. Dal punto di vista normativo, una classificazione dei materiali europea e un incentivo comunitario alla valorizzazione dei sottoprodotti sono azioni importanti sia per limitare il consumo di risorse naturali sia per abbattere la produzione di rifiuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

