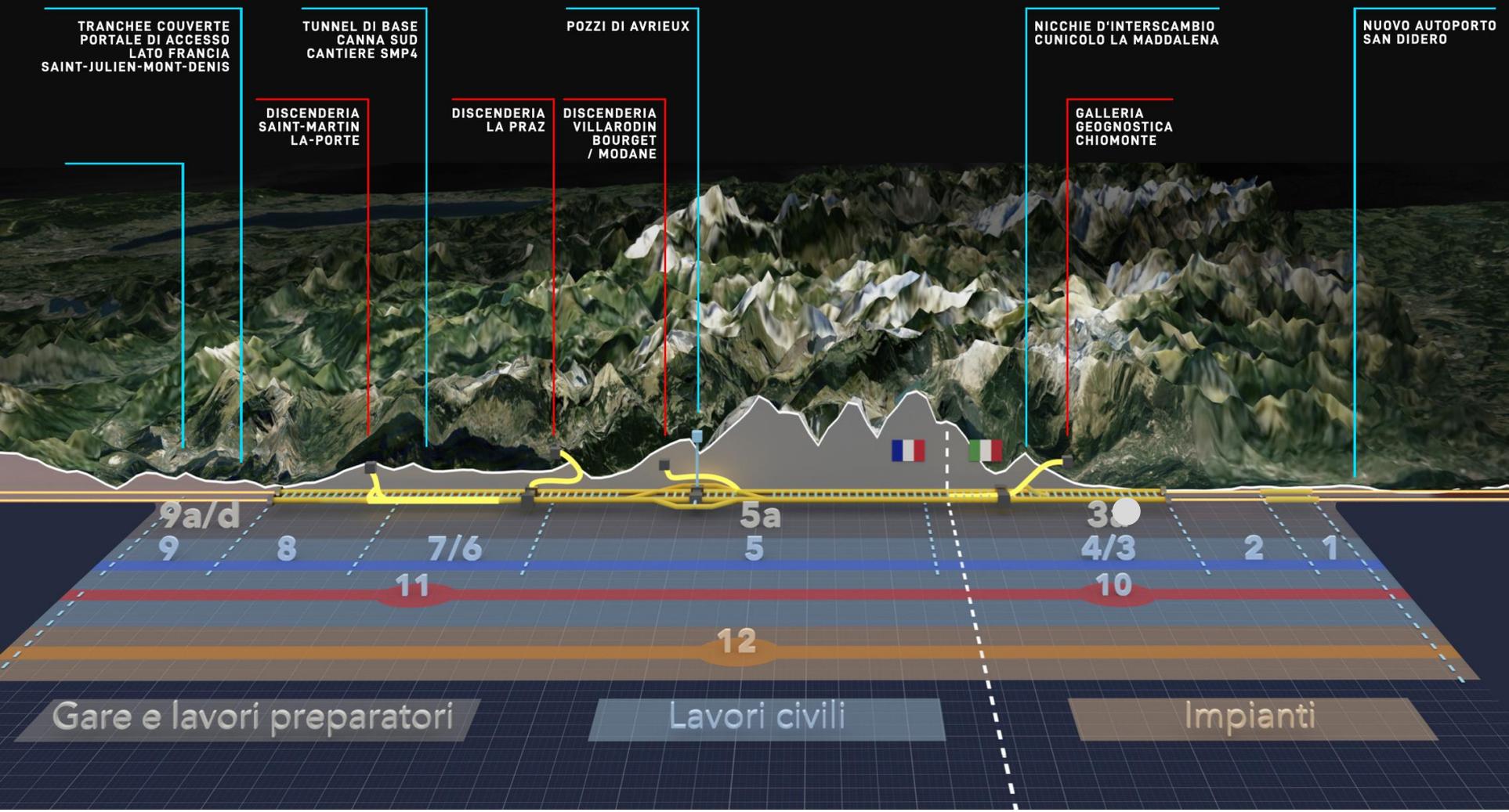




GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO IN REGIME DI SOTTOPRODOTTO PARTE ITALIANA SEZIONE TRANSFRONTALIERA E PROPOSTA DI CANTIERE UNITARIO IT E FR

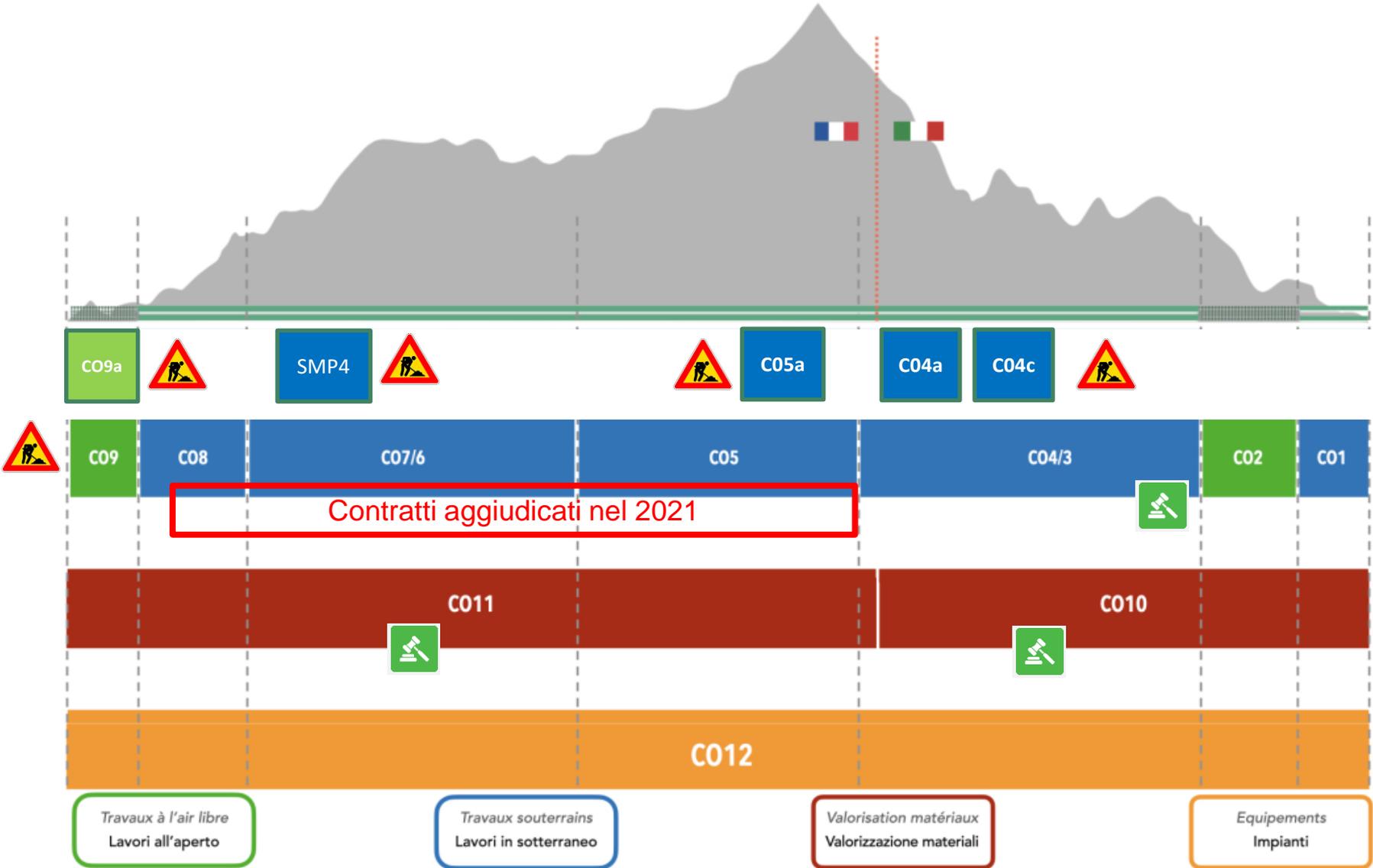
Telt – CTVIA - MITE – Regione Piemonte 15 NOVEMBRE 2021

Rappresentazione della Sezione Transfrontaliera





Cantieri operativi



= Cantieri attivi/Travaux en cours



= Gara d'appalto in corso/ Appels d'offres en cours

GESTIONE DEL SOTTOPIRODOTTO NEI CANTIERI
OPERATIVI – PARTE ITALIANA SEZIONE
TRASNFONTALIERA
DM 161/2012

Quadro prescrittivo relativo al PUT

1) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO (PD2) DELLA PARTE ITALIANA SEZIONE TRANSFRONTALIERA E PIANO DI UTILIZZO

PARERE CTVIA 1674 DEL 12/12/2014 formalizzato con determina direttoriale n.1574 del 19/01/2015 di positiva conclusione della valutazione di impatto ambientale del PD2 e relativo Piano di Utilizzo con le seguenti principali prescrizioni relative al PUT:

- *Che il Piano di Utilizzo ai fini della definitiva approvazione dovrà essere integrato ed aggiornato in relazione al completamento dei piani dei sondaggi, dei piani di accertamenti dei VDF in coerenza con l'Allegato 5 del DM 161.*

2) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO DI VARIANTE CANTIERIZZAZIONE (PRV) DELLA PARTE ITALIANA SEZIONE TRANSFRONTALIERA E PIANO DI UTILIZZO

PARERE CTVIA 2647 DEL 16/02/2018 di positiva conclusione della valutazione di impatto ambientale del PRV e relativo aggiornamento del piano di utilizzo con le seguenti prescrizioni relative al PUT:

- *Trasmettere, l'aggiornamento relativo alla gestione delle terre alla luce del decreto legislativo n. 152/2006, del decreto ministeriale n. 161/2012 e del decreto del Presidente della pubblica n. 120/2017, che illustri la movimentazione dei materiali, le aree di stoccaggio provvisorio e definitivo, la valorizzazione e il trasporto dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo prodotte dagli interventi previsti dal progetto della NLTL;*
- *Redigere il Piano di accertamento dei valori di fondo ex art. 5 comma 4 del decreto ministeriale n. 161/12;*
- *Prevedere una campagna di indagini su ulteriori sondaggi e pozzetti integrativi, su tutte le aree diverse dal tracciato medesimo, sia come sito di scavo che di deposito, e aree di cantiere con riferimento, per quantità, campioni e metodi di analisi, alle specifiche di cui all'allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012.*

Quadro prescrittivo relativo al PUT

3) PROGETTO ESECUTIVO DEL SITO DI CONFERIMENTO DI TORRAZZA PIEMONTE

PARERE CTVIA 3201 del 22/11/2019 ai sensi dell'Art. 9 del DM 150/2007 di positiva interpretazione delle prescrizioni n. 12, 14 e 96 della Delibera 19/2015 con tra l'altro la seguente condizione ambientale:

- In sede di redazione del Progetto Esecutivo, all'interno del Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo del progetto della NLTL, ottemperare a tutte le prescrizioni di carattere generale e specifiche al sito di deposito definitivo di Torrazza Piemonte nel rispetto delle Delibere CIPE 19/2015, 30/2018 e 39/2018

Quadro prescrittivo relativo al PUT

Attività svolte nel 2020/2021

Fase 1



Redazione Piano di accertamento per la determinazione dei valori di fondo (art. 5 DM 161/12)

- Aggiornamento delle linee guida del Piano di Accertamento dei valori di fondo (PRV) sia per i siti di destinazione che per i siti di produzione
- Nuove indagini previste: 8 sondaggi, 70 pozzetti, 65 prelievi superficiali e più di 300 campioni da analizzare

Fase 2



Esecuzione indagini per l'accertamento dei valori di fondo

Indagini estese su tutte le aree della Torino-Lione (Tunnel di base, Tunnel Interconnessione, Piana di Susa e Bussoleno, Caprie e Torrazza)

Fase 3



**Studio dei valori di fondo
Studio per fasi Salbertrand e Susa**

Aggiornamento del PUT a cura della Direzione Lavori del Cantiere Operativo 10

AGGIORNAMENTO DEL PUT

Il **Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo Unitario** è stato redatto sulla base:

- del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo predisposto in fase di Progetto Definitivo di Variante,
- del quadro normativo in materia di gestione dei materiali di scavo (dm 161/2012),
- dei ruoli e responsabilità in materia di gestione dei materiali di scavo che saranno attribuiti da TELT ai vari soggetti operanti nell'ambito degli appalti lavori lato Italia.
- degli aggiornamenti intercorsi sui siti di conferimento materiale di scavo per rimodellamento morfologico di Torrazza Piemonte e Caprie;
- dell'ottimizzazione dei cantieri in esito all'istallazione per fasi del sito di valorizzazione del Materiale di Scavo a Salbertrand con l'utilizzo anticipato del sito di deposito temporaneo di Susa (CO10);
- degli esiti delle indagini ambientali eseguite sui siti di produzione e di destinazione ai fini della definizione dei valori di fondo naturale

Il documento recepisce inoltre le indicazioni di ARPA in merito allo studio sui valori di fondo naturale, (parere tecnico di ARPA Piemonte prot. 11792 del 08/02/2021), **ARPA ha successivamente prodotto il proprio parere tecnico prot. 86849 del 28/09/2021 con il quale ha definitivamente approvato i Valori di Fondo Naturale illustrati nel PUT.**

Parere Arpa Piemonte del 28/09/2021

SC22 - DIPARTIMENTO TEMATICO VALUTAZIONI AMBIENTALI
SS 22.04 Struttura Semplice Valutazioni ambientali e grandi opere

Rif. Vs prot. 1392.TELT_PEC_OUT.1296.TEC/21 del 23/08/2021, prot. ARPA Piemonte 76029 del 23/08/2021

Oggetto: Nuova Linea ferroviaria Torino Lione - Sezione Internazionale - Parte comune Italo-Francese - Sezione Transfrontaliera - Parte in territorio italiano: *Approfondimenti circa i valori di fondo naturale* (in ottemperanza alla Delibera CIPE 30/18 e 39/18).

Valutazione Arpa Piemonte

Il percorso di valutazione e condivisione del piano di accertamento dei valori di fondo ha previsto dei tavoli tecnici tra il proponente ed Arpa Piemonte nelle date del:

- 8 giugno 2020 – Sito di deposito di Caprie, presentazione dei valori di fondo
- 19 giugno 2020 – Valori di fondo (TO-LI), presentazione valori di fondo siti di produzione Tunnel di Interconnessione e Tunnel di Base
- 30 luglio 2020 - Sito di deposito di Caprie, caratterizzazione sito
- 8 giugno 2021 – Approfondimenti circa i valori di fondo naturale, riscontro osservazioni nota Arpa Piemonte Prot. 11792 del 08/02/2021

Valori di fondo naturale (VFN)

Esaminata la documentazione si ritiene che gli elaborati siano stati aggiornati così come anticipato in sede di tavolo tecnico in data 8 giugno 2021 e rispondano quindi alle osservazioni formulate nel contributo di competenza.

STRUTTURA DEL PUT

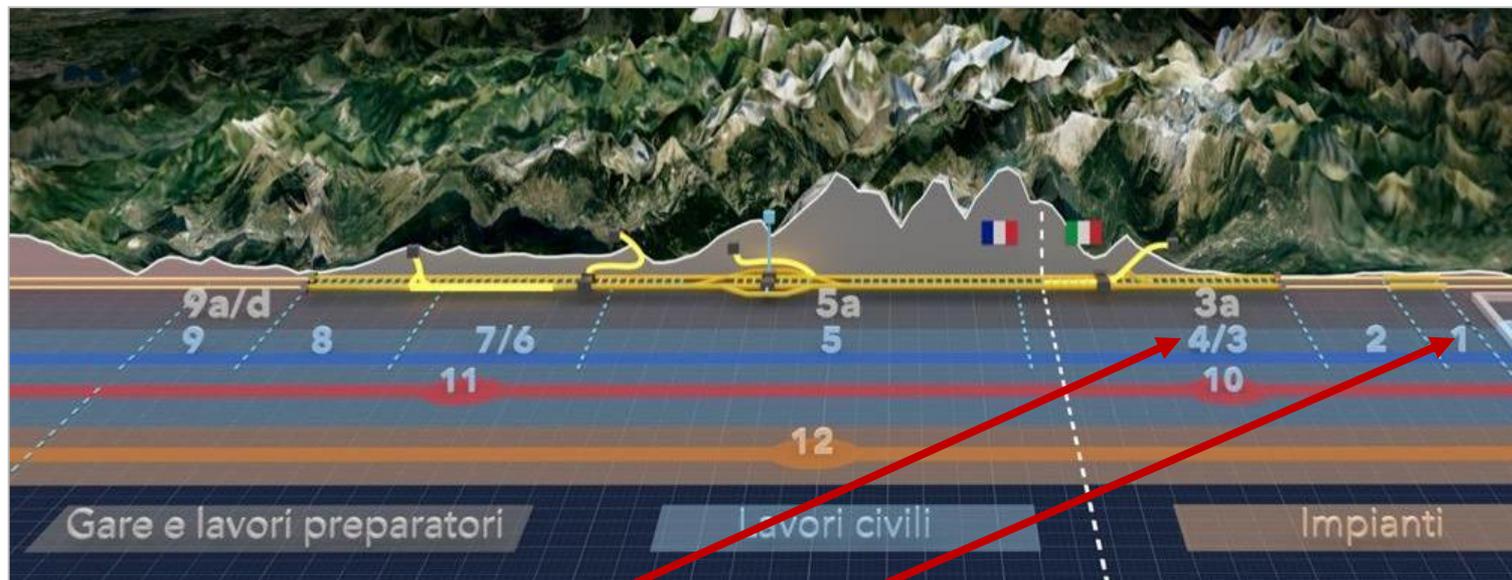
Il documento è articolato in SEZIONI (dalla 0 alla G), in quanto fornisce una rappresentazione **del PUT nei singoli Cantieri Operativi oggetto di appalto:**

- **Sezione 0:** Premessa, quadro prescrittivo e iter autorizzativo del put
- **Sezione A:** Parte generale
- **Sezione B:** La gestione dei materiali di scavo del CO 3-4 (tunnel di base)
- **Sezione C:** La gestione dei materiali di scavo del CO 1 (tunnel di interconnessione)
- **Sezione D:** La gestione dei materiali di scavo del CO 2 (PIANA DI SUSÀ)
- **Sezione E:** La gestione dei materiali di scavo del CO 10 (Salbertrand, Caprie, Torrazza)
- **Sezione F:** I depositi intermedi in Piana di Susa ed i flussi di materiale tra i singoli cantieri operativi
- **Sezione G:** Studio del traffico

Vengono illustrati gli **esiti degli approfondimenti ambientali effettuati** sui siti di produzione e destinazione (incluso il calcolo dei valori di fondo naturale), **il flusso dei materiali da e per i singoli cantieri operativi**, nonché il loro **cronoprogramma di massima**.

Si chiariscono inoltre i ruoli e gli adempimenti attribuiti ai singoli Cantieri Operativi in funzione di quanto previsto dal DM 161/12 (tracciabilità, soggetti produttori, ecc.).

La produzione dei materiali di scavo (ed i Cantieri Operativi in cui questi sono prodotti)



Cantieri Operativi	Siti di produzione	C11 materiali per lavorazione come aggregati per cls	C12 materiali idonei alla realizzazione di rilevati (destinati alla Piana di Susa/Bussoleno)	C13a materiali per interventi di ripristino ambientale	C13b materiali contenente arsenico (rifiuto) o pietre verdi	Totale [t]
CO3-4 (Tunnel di Base)	Cantiere Maddalena	2.922.953	523.897	2.143.845	304.210	5.953.205
	Tunnel di base imbocco Est	--	--	58.300	--	
CO1 (Tunnel di Interconnessione)	Interconnessione Imbocco Ovest	--	1.132.910	99.039	543	1.378.241
	Interconnessione Imbocco Est	--	102.025	43.725	--	
Totale [t]		2.922.953	1.758.832	2.344.909	304.752	7.331.446

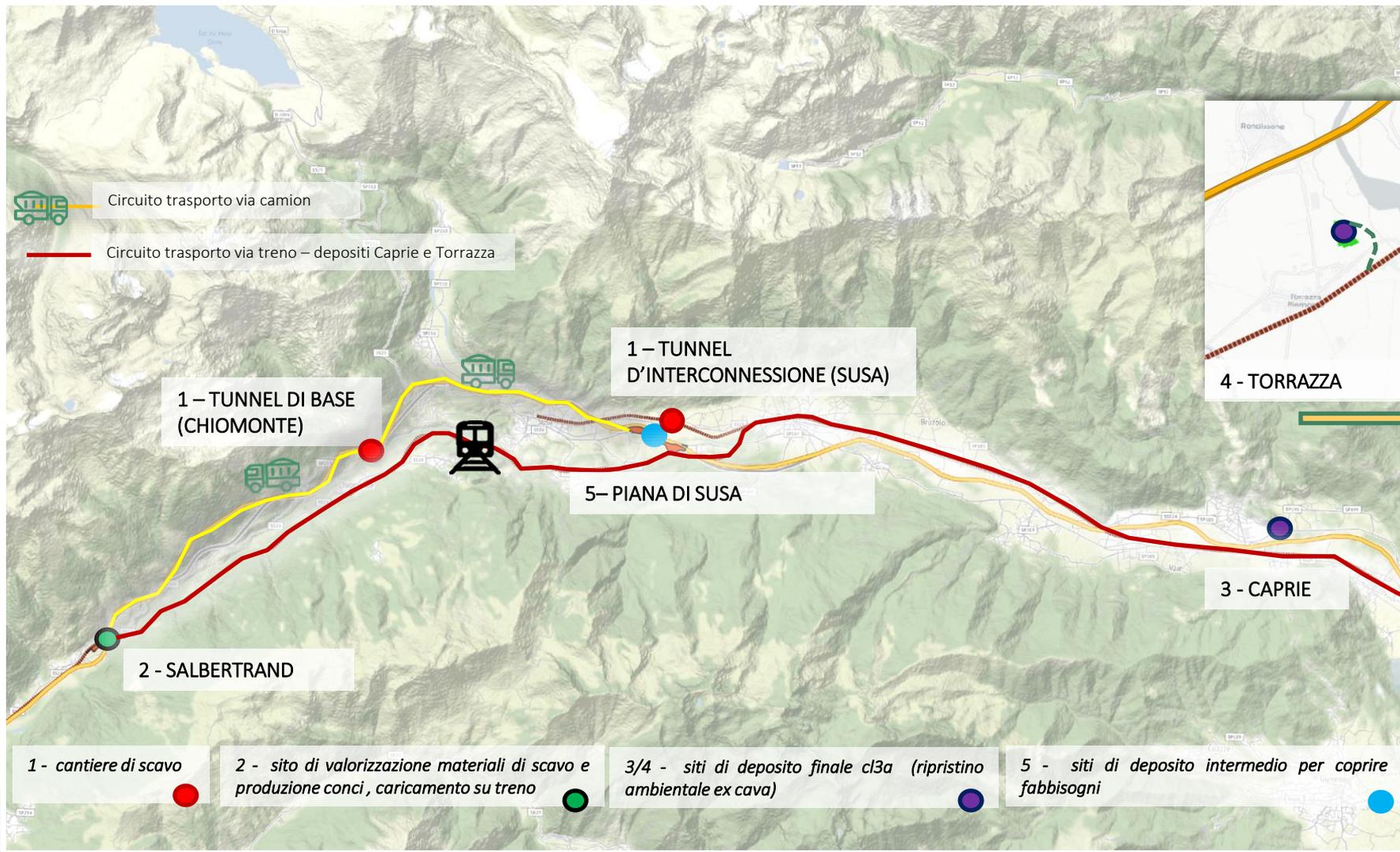
Programmazione del bilancio complessivo

			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
BILANCIO COMPLESSIVO	Scavo+depositi esistenti	Volume totale[t]	69 990	96 348	330 610	1 092 414	2 060 976	2 133 022	1 384 633	160 071	3 382	0	7 331 446	
		Cl1 [t]	0	57 800	157 875	584 845	717 828	684 224	720 380	0	0	0	2 922 953	
		Cl2 [t]	0	16 088	27 291	141 153	642 825	873 608	57 867	0	0	0	1 758 832	
		Cl3a [t]	69 990	22 428	120 863	366 208	638 383	574 160	541 378	8 116	3 382	0	2 344 909	
		Cl3b [t]	0	32	24 581	207	61 941	1 029	65 008	151 955	0	0	304 752	
	Fabbisogni	Cls	Cls - Complessivi [t aggregati]	0	72 469	49 633	243 856	402 519	762 039	552 237	198 594	173 730	316 758	2 771 836
			Cls - Spritz [t aggregati]	0	8 857	15 101	21 939	76 400	87 740	30 066	6 113	345	0	246 560
			Cls - Rivestimento [t aggregati]	0	63 612	22 539	39 671	118 437	357 276	242 314	57 061	85 586	70 081	1 056 576
			Cls - Conci [t aggregati]	0	0	11 994	75 559	97 319	112 668	111 718	9 805	0	0	419 062
			Cls - Finiture [t aggregati]	0	0	0	0	3 677	97 668	40 055	0	81 209	187 739	410 347
			Cls - Cielo aperto [t aggregati]	0	0	0	106 687	106 687	106 687	128 085	125 615	0	0	573 762
			Cls - Armamento [t aggregati]	0	0	0	0	0	0	0	0	6 590	58 938	65 528
		Bilancio aggregati	Defecit aggregati [t]	0	33 409	0	0	0	0	0	0	0	0	33 409
			Sur plus aggregati [t]											184 526
		Rilevati	Rilevati [t] (disponibilità)	0	0	0	141 153	642 825	873 608	57 867	0	0	0	1 715 453
			Cl2 a deposito definitivo [t]	0	16 088	27 291	0	0	0	0	0	0	0	43 379
		(Cl2+Cl3a) prodotto da evacuare [t]		69 990	38 516	148 154	366 208	638 383	574 160	541 378	8 116	3 382	0	2 388 288
(Cl3b) prodotto totale [t]		0	32	24 581	207	61 941	1 029	65 008	151 955	0	0	304 752		

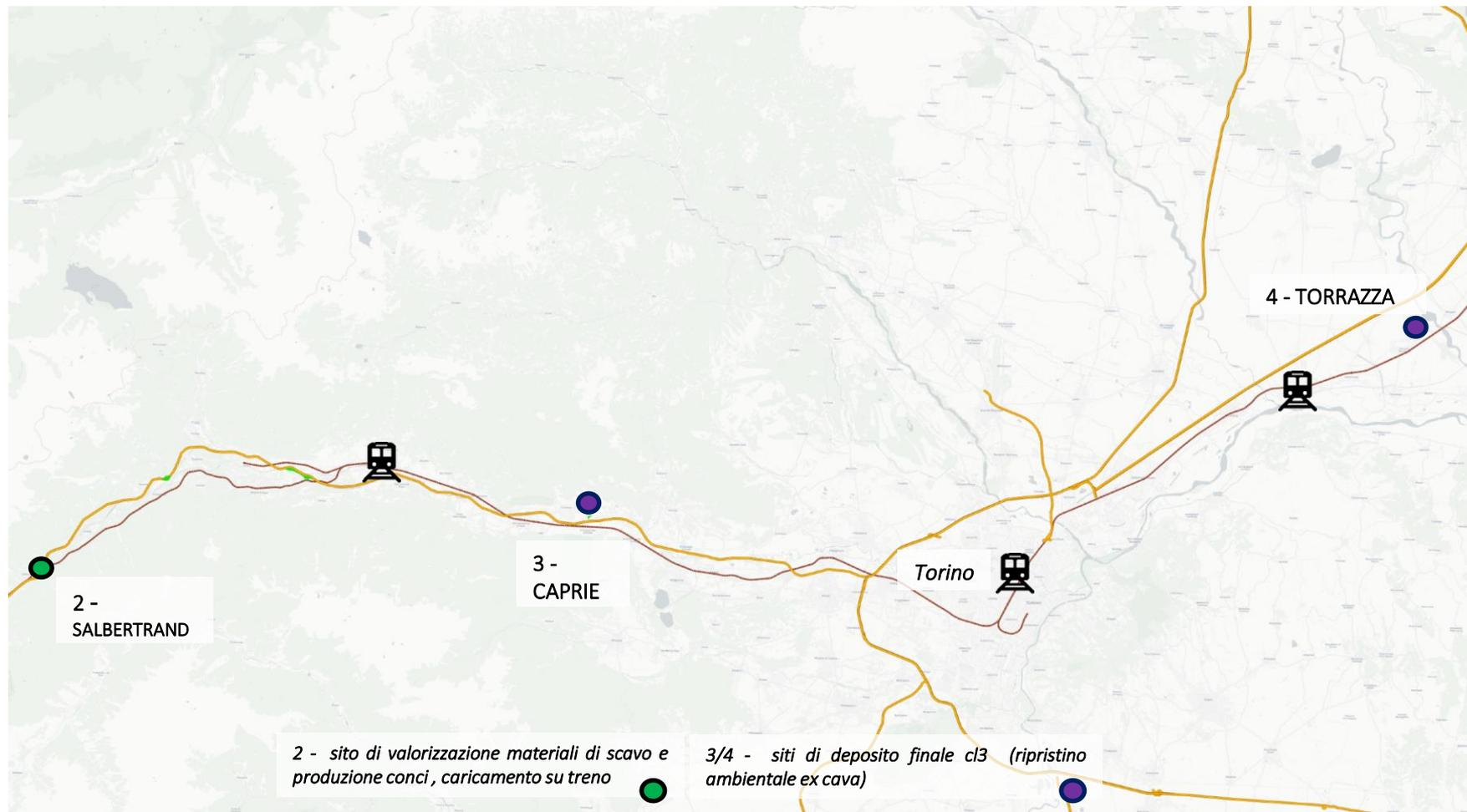
Nella tabella si riporta il bilancio complessivo, suddiviso per i diversi anni di cantiere (da anno 1 ad anno 10):
 della produzione di materiali di scavo previsto dal PUT (espresso come t di materiale di scavo nelle 3 classi)
 dei fabbisogni di cantiere (espressi come t di aggregati per cls e come t di materiale per corpi dei rilevati).

Nel riquadro blu in tabella sono evidenziate le produzioni totali di materiali di scavo (la cui somma è pari ai 7.331.446 t precedentemente esposti).

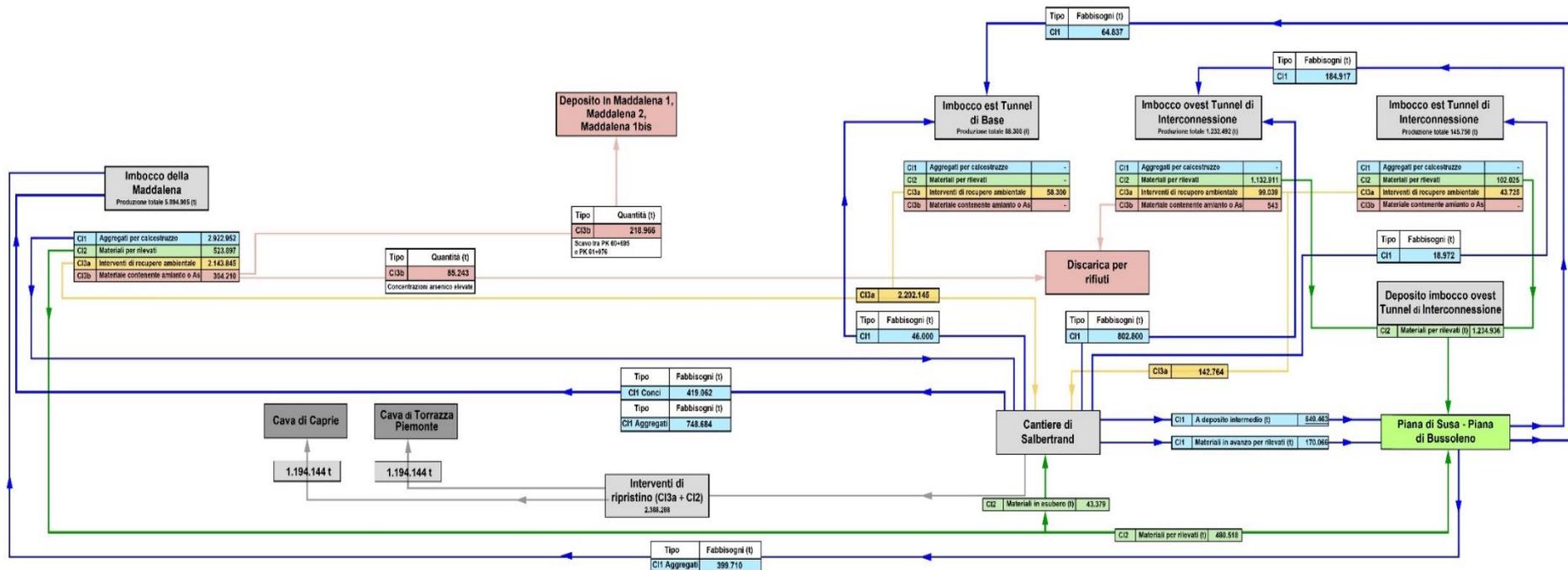
Il flusso dei materiali di scavo tra siti di produzione e destinazione



Percorso via treno per raggiungere i siti di Caprie e Torrazza



Il flusso dei materiali di scavo tra siti di produzione e destinazione



- Sito di produzione: CO3 4: Tunnel di Base (La Maddalena) **CI1** e **CI3a**
- Sito di Valorizzazione: CO10 Salbertrand: valorizzazione **CI1** e **CI3a**
- Siti di conferimento per rimodellamento morfologico Caprie e Torrazza: **CI 3a** e quota minoritaria **CI2**
- Sito di produzione Tunnel di interconnessione (Bussoleno) **CI2** e **CI3a**
- Siti di deposito: Piana di Susa **CI2**

Il flusso dei materiali di scavo tra siti di produzione e destinazione

La produzione complessiva di materiali da scavo è pari a 7.331.446 t (incluso materiale estratto dalle nicchie di Maddalena per complessive 82.502 t):

- **CI1 è riutilizzato per la produzione di conci nell'impianto di prefabbricazione di Salbertrand pari a 419.062 t;**
- **CI2 è riutilizzato per la costituzione di rilevati nella Piana di Susa pari a 1.715.453 t.** Una quota pari a 43.379 t di CI2 sarà destinata al conferimento per rimodellamento morfologico presso i siti di Caprie e Torrazza in quanto non saranno ancora attivi i cantieri della Piana di Susa;
- **I materiali in esubero saranno destinati via ferro a ripristini ambientali (CI3a + quota minoritaria del CI2) presso i siti di Caprie e Torrazza Piemonte pari a 2.388.288 t;**

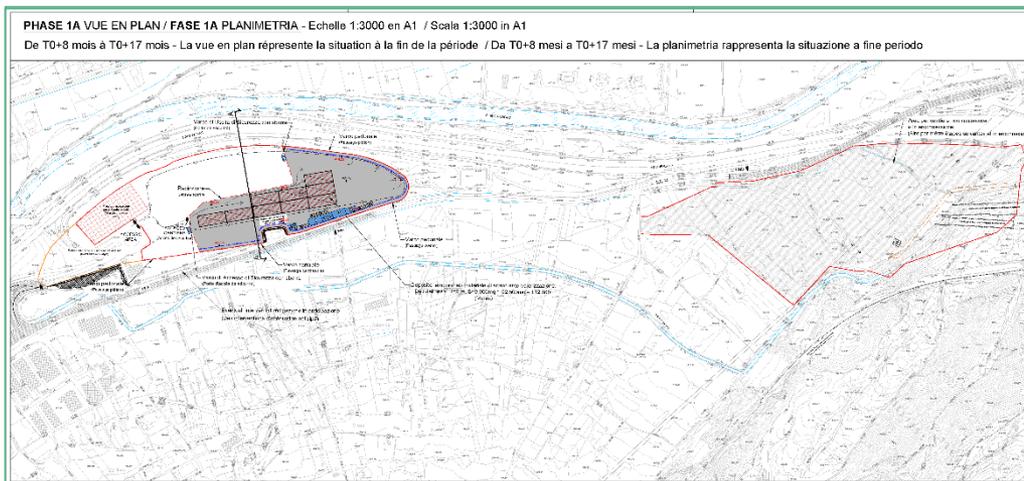
Il flusso di CI1 (aggregati a seguito valorizzazione) è stato aggiornato in base alla fasizzazione del sito di Salbertrand, prevedendo il suo trasporto via camion dal sito di Salbertrand all'area di deposito intermedio di Susa (per poi essere reimpiegato secondo le previsioni di Progetto). **Tali flussi sono originati dall'indisponibilità immediata delle aree del Sito di Salbertrand (Aree C e D), rispetto alle previsioni di Progetto, a causa della presenza di passività ambientali.**

Si ricorda che in data 27 novembre 2020 la Regione Piemonte e TELT hanno sottoscritto un Protocollo d'intenti che), che prevede il seguente approccio:

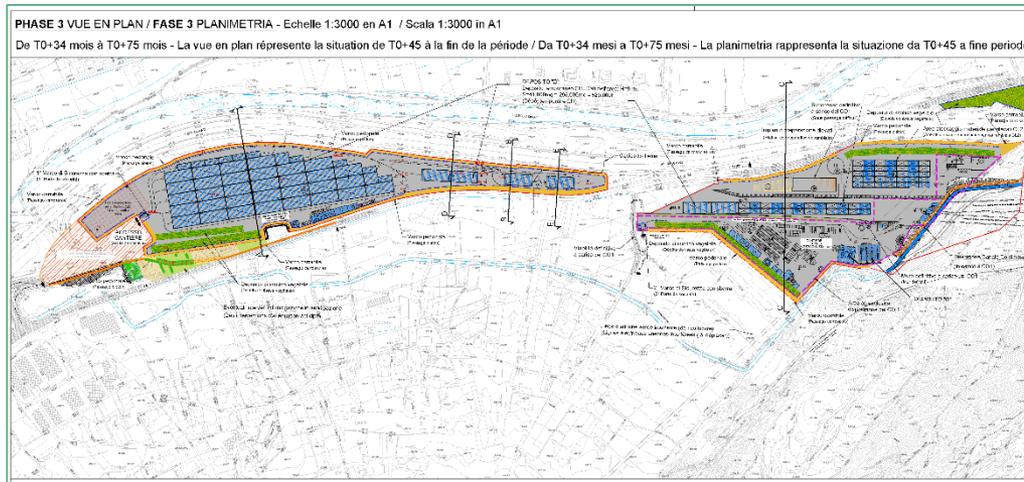
- **I FASE: Area A - installazione parziale del cantiere TELT con immediata rimozione dei materiali (in corso);**
- **II FASE: Aree C e D – rimozione dei cumuli e completamento del cantiere TELT.**

Per tale fase TELT ha in corso una gara per la rimozione dei materiali con previsione di affidamento entro il 2022.

Il sito di deposito intermedio di Susa – evoluzione temporale



Layout area di cantiere di Susa
 (conformazione iniziale-da T0+8 mesi a T0+17mesi)



Layout area di cantiere di Susa
 (conformazione da T0+34 mesi a T0+75 mesi)

Confronto flussi di traffico tra il PUT del Progetto Definitivo di variante cantierizzazione (PRV) e il PUT aggiornato

Confronto studio del traffico scenario attuale rispetto a quanto presentato in PRV;

- Definizione dei transiti medi/gg per singole tratte negli anni di picco;
- Verifica impatto dei transiti in termini di capacità autostradale dell'A32;
- Analisi qualitativa sul confronto delle emissioni.

PRV - Anni di picco 4, 5, 6 e 7 – viaggi medi/gg sulle singole tratte e tipologia trasporti (sola andata)

Dettaglio percorsi e materiali trasportati	Viaggi medi/gg	Totale viaggi medi/gg	km medi /viaggio e tratte coinvolte	km medi/gg	
Maddalena – Salbertrand (smarino C11+C13a)	180	268	293	29 (ABC)	5.220
Susa – Salbertrand (smarino C13a)	8			20 (BC)	160
Salbertrand-Maddalena (inerti valorizzati + concii)	38			29 (DAB)	1.102
Salbertrand – Susa (inerti valorizzati)	35			20 (DA)	700
Susa – Salbertrand (approvvigionamenti)	7			20 (BC)	140
Susa-Maddalena (approvvigionamenti)	6	25	23	9 (B)	54
Maddalena – Susa (smarino C12)	19			9 (A)	171
Totale	293				7.547

Scenario attuale - Anni di picco 4, 5, 6 e 7 – viaggi medi/gg sulle singole tratte e tipologia trasporti (sola andata)

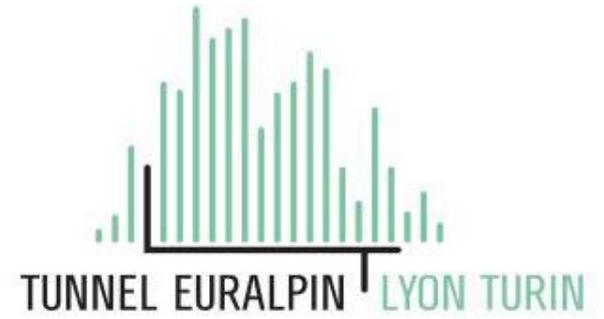
Dettaglio percorsi e materiali trasportati	Viaggi medi/gg	Totale viaggi medi/gg	km medi /viaggio e tratte coinvolte	km medi/gg	
Maddalena – Salbertrand (smarino C11+C13a)	176	287	310	29 (ABC)	5.104
Susa – Salbertrand (smarino C13a)	8			20 (BC)	160
Salbertrand-Maddalena (inerti valorizzati + concii)	45			29 (DAB)	1.305
Salbertrand – Susa (inerti valorizzati)	51			20 (DA)	1.020
Susa – Salbertrand (approvvigionamenti)	7			20 (BC)	140
Susa-Maddalena (approvvigionamenti)	5	23	23	9 (B)	45
Maddalena – Susa (smarino C12)	18			9 (A)	162
Totale	310				7.936



Confronto flussi di traffico tra il PUT del Progetto Definitivo di variante cantierizzazione (PRV) e il PUT aggiornato

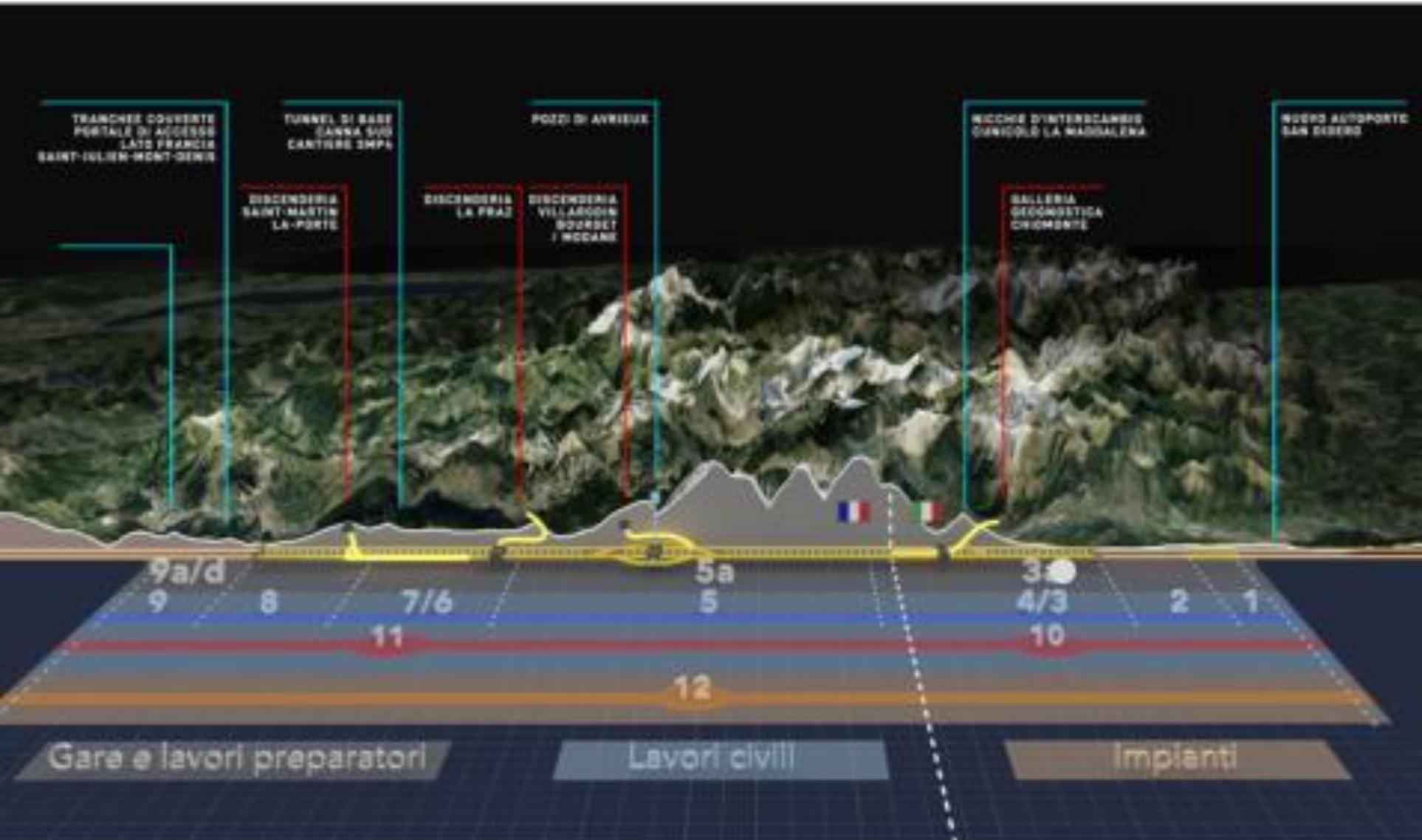
Conclusione:

- Gli incrementi più significativi sia in termini di volumi di traffico che di percorrenze si registrano sulla tratta autostradale da Salbertrand in direzione Susa negli anni di picco 4,5,6 e 7
- Lo studio del 2017 aveva evidenziato come i flussi di traffico di mezzi pesanti sull'autostrada A32 determinassero un incremento complessivo dei volumi di traffico rispetto a quelli attuali dell'ordine del 7% e non erano tali, quindi, da creare problemi e/o rischi di congestione. Gli ulteriori incrementi di cui sopra, dell'ordine del 5% rispetto alle valutazioni dello studio 2017, non sono tali da modificare lo scenario.



La gestione dei materiali da scavo in regime di sottoprodotto nei cantieri TELT in Francia

Rappresentazione della Sezione Transfrontaliera



Localizzazione dei siti TELT in Francia



- 4 siti principali di produzione de materiali di scavo (scavo delle varie sezioni del tunnel di base)
- ★ 2 siti di trattamento del materiale di scavo destinato alla produzione di CLS - STM
- 4 siti di stoccaggio intermedio dei materiali di scavo (transito)
- ▲ 3 siti di deposito definitivo (impianti di stoccaggio rifiuti inerti)
- 2 aree di carico su treno
- ↔ Nastri trasportatore



Bilancio delle terre nei cantieri francesi

Bilancio di produzione pari a **30 milioni di tonnellate**:

8,5 milioni => riutilizzati per aggregati di calcestruzzo;

4 milioni => riutilizzati per rilevati (SNCF-R su Saint-Jean-de-Maurienne);

12 milioni => smaltimento definitivo nei vicini siti TELT: Les Tierces, Plan d'Arc, Les Resses;

4 milioni => materiali in eccesso trasportati preferibilmente su treno e/o su camion, utilizzati per rimodellamento morfologico/ambientale di cave o per contribuire a progetti di sviluppo;

1,5 milioni => Gesso/anidriti (gestione specifica).

I CO 5, CO 6/7, e CO8 producono il materiale nel corso dei lavori di scavo del Tunnel di Base effettuando una prima preclassificazione dei materiali (CI1, CI2, CI3) sulla base di:

- una ricognizione al fronte (analisi visiva delle facies litologiche)
- un'analisi/interpretazione dei sondaggi in avanzamento su TBM

Il CO11 (che si occupa della valorizzazione dei materiali) effettua la classificazione finale ed in base a tale classificazione procede a:

- trattare il materiale per approvvigionare i fabbisogni dei CO, attraverso la loro trasformazione in aggregati presso i 2 centri di trattamento situati sul CO5 (Moulin) e sul CO 6/7 (Illaz) in Francia;
- rifornire eventuali deficit dei Cantieri Operativi di materiale proveniente da cave.



La gestione dei materiali di scavo in regime di sottoprodotto per la Torino-Lione
Le opportunità di una gestione binazionale di cantiere unico It Fr

Opportunità derivanti da un approccio binazionale

Sebbene oggi non sia ancora disponibile lo stesso grado di approfondimento sulle previsioni di produzione e riutilizzo, è possibile intravedere le opportunità derivanti da un approccio binazionale.

IN FRANCIA

Eccedenze

- Eccedenza di CI2 (per realizzazione di riempimenti) tra inizio 2025 e metà 2026 a causa della mancanza di aree di stoccaggio
- Solo una parte potrebbe essere reimpiegata nel progetto (dopo stoccaggio temporaneo fino al 2029)

Deficit

- Fabbisogno di CI1 tra metà 2024 e fine 2026 + un'altra quantità tra fine 2028 et metà 2029 (impianti)

IN ITALIA

Eccedenze

- Eccedenza di CI1 (granulati) tra inizio 2024 e metà 2026

Deficit

- Possibile fabbisogno di CI2 per rilevati nella Piana di Susa, in quantità da precisare

PROPOSTA DI GESTIONE UNITARIA DEL SOTTOPRODOTTO NEI CANTIERI TELT

La gestione riguarderebbe i materiali provenienti dallo scavo del Tunnel di Base che possono rientrare nella categoria dei **sottoprodotti**.

Elementi in comune:

in Francia, i materiali di scavo possono essere considerati come sottoprodotti alla rigida condizione che rispettino 4 criteri:

- l'origine del prodotto, che deve essere il risultato di un processo di produzione
- l'uso successivo certo
- l'assenza di un trattamento diverso dalle pratiche industriali standard
- l'ulteriore utilizzo in conformità con le leggi e i regolamenti pubblici.

in Italia i materiali di scavo possono essere considerati come sottoprodotti alla rigida condizione che rispettino 4 criteri:

- lo smarino e le rocce devono essere prodotti nel corso di lavori di cui sono parte integrante e il cui scopo principale non è la produzione di tali materiali
- il loro utilizzo deve essere conforme a quanto stabilito nel piano di utilizzo e deve essere effettuato anche nel corso dell'esecuzione della stessa opera o di un'opera diversa, per l'esecuzione di terrapieni, riempimenti, rimodellamenti, rinterri, miglioramenti fondiari, restauri, o nell'ambito di processi produttivi in sostituzione di materiali di cava.
- le terre e le rocce scavate devono essere adatte all'uso diretto, senza ulteriori trattamenti rispetto alla normale pratica industriale.
- essi soddisfano i requisiti di qualità ambientale specificamente previsti nel Dlgs 152/06 art 184 bis.

I due approcci sembrano perfettamente compatibili e capaci di portare a un risultato coerente.

Se i materiali di scavo rispondono alla qualifica di sottoprodotto nel rispettivo territorio amministrativo di estrazione, le disposizioni relative alle spedizioni transfrontaliere di rifiuti non dovrebbero essere applicabili ad essi, a condizione che questa spedizione sia effettuata nell'ambito del "**cantiere unico binazionale**", tra le diverse "**zone di attività**" sotto il controllo dello stesso Promotore pubblico TELT.

Lo strumento tecnico che permette il controllo di qualità e stabilisce le condizioni per la tracciabilità dell'operazione è il **RUT binazionale** (Registro di utilizzo delle terre binazionale) nel quale il promotore potrà tracciare l'intera operazione sotto il controllo della CIG.



Perché un'economia circolare dei materiali di scavo Italo-francese

La possibilità di utilizzare sui cantieri francesi le eccedenze di CL1 dei cantieri italiani e viceversa di utilizzare sui cantieri italiani il surplus di CL2 francese permetterebbe:

- VANTAGGI ECONOMICI: rimedio al controsenso di rivolgersi al mercato anziché utilizzare i materiali provenienti dallo stesso progetto
- VANTAGGI AMBIENTALI: meno siti di deposito anche temporanei e minore impatto ambientale
- VANTAGGI SOCIALI: meno pressione sul territorio in cui i siti di deposito temporaneo sono percepiti come disturbo
- VANTAGGI REPUTAZIONALI: primo cantiere davvero europeo senza confini grazie a un'operazione di vera economia circolare
- VANTAGGI INDUSTRIALI: un cantiere cruciale che definisce uno sviluppo al di là delle regole professionali in determinati settori