

**PRESIDENZA DEL
CONSIGLIERE SEGRETARIO CAROSSO**

Interrogazione a risposta immediata n. 285 presentata da Ravinale, inerente a "Stravolgimento della cantierizzazione della Torino-Lione: è tutto compatibile con i progetti depositati e approvati?"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 285.
La parola alla Consigliera Ravinale per l'illustrazione.

RAVINALE Alice

Grazie, Presidente.

Assessore, oggi la sollecitiamo su una questione assai rilevante, cioè il fatto che i piani di monitoraggio ambientale relativamente ai cantieri dell'Alta Velocità Torino-Lione, depositati sul sito del Ministero il 13 febbraio 2025, confermano e ampliano un tema già emerso nel 2020: la perdurante e, a leggere bene tra le righe degli elaborati depositati dal TELT, definitiva indisponibilità del sito di Salbertrand, in cui avrebbe dovuto essere costruito un enorme stabilimento di oltre un chilometro di lunghezza per la lavorazione dei materiali di scavo (il cosiddetto smarino) e la costruzione di conci per foderare la galleria. Questo territorio, che a partire da quel materiale ha avuto diversi problemi nel corso del tempo, soprattutto a fronte di bonifiche necessarie, continua a essere indisponibile.

Essendo indisponibile, TELT oggi individua, come unica soluzione per la gestione dello smarino, la piana di Susa, in particolare l'area dell'autoporto e la ex pista di Guida Sicura, terreni in cui sono previsti, al massimo, l'installazione di tensostrutture, quindi non capannoni e costruzioni che possano mettere le polveri al sicuro. Ciò cambia completamente l'ipotesi cantieristica fino a oggi tenuta in considerazione, innanzitutto dal punto di vista dello smaltimento di questo materiale, che da Salbertrand avrebbe potuto muoversi in treno, mentre dalla piana di Susa dovrà muoversi su gomma, con un ampliamento delle emissioni legate al suo smaltimento.

Non stiamo parlando di poco materiale: stiamo parlando di quasi cinque milioni di metri cubi di smarino. Ho fatto degli esempi (faccio quello più locale): sono otto Palazzi del Lavoro di Torino che dovrebbero essere depositati nella piana di Susa per la realizzazione della TAV.

Posto che la presenza di questo materiale e delle polveri connesse è molto preoccupante e che questa prospettiva progettuale è un vero e proprio stravolgimento della cantierizzazione finora prevista, chiediamo se lei sia a conoscenza o se si sia attivato, perché il danno ambientale lo subisce la Regione Piemonte, anche se l'opera è un'opera strategica per la quale le competenze stanno in ambito ministeriale, per sapere se le prescrizioni ambientali previste nelle delibere CIPE del 2015 e del 2018 e la valutazione di impatto ambientale, che però si riferiva a un progetto differente, sono sufficienti o se debbano essere rinnovate e se, in generale, c'è una qualche attivazione rispetto all'evitare un notevole impatto sulla piana di Susa, fino a due settimane fa non previsto in queste dimensioni, per la costruzione dell'Alta Velocità.

PRESIDENTE

Grazie, Consigliera Ravinale.
Parola all'Assessore Bussalino per la risposta.

BUSSALINO Enrico, *Assessore regionale*

Grazie, Presidente.

L'attuale disposizione delle aree di cantiere, che prevede l'utilizzo congiunto dei siti di Susa e Salbertrand per il deposito e la valorizzazione del materiale di scavo proveniente dal tunnel di base, non rappresenta una variazione rispetto ai progetti della nuova linea ferroviaria Torino-Lione approvati dal CIPE. In particolare, si evidenzia che il sito di Salbertrand è stato debitamente ripulito con eliminazione delle passività ambientali presenti e risulta confermato quale area destinata all'installazione del cantiere operativo, CO10, di valorizzazione dello smarino proveniente dall'attività di scavo.

In tale sede, come da progetto, verrà realizzata la fabbrica dei concii per la trasformazione del materiale di scavo in rivestimento del nuovo tunnel. Le modalità di gestione del materiale di scavo, la destinazione delle rocce e il loro riutilizzo sono inseriti nell'iter del progetto e hanno affrontato tutto il percorso approvato, sotto gli occhi di tutte le istituzioni e gli enti coinvolti.

In un'ottica di economia circolare, il principio è quello di riutilizzare terre e rocce da scavo buone, quindi con alcuni precisi requisiti, sia per il calcestruzzo all'interno del progetto (fino al 60% sarà reimpiegato per farne concii rilevati ferroviari, ecc.), sia per ambientalizzare aree compromesse, rendendo un servizio al territorio, anziché individuare siti di deposito ad hoc. Il sito di Susa era già stato individuato quale esito intermedio per lo stoccaggio del materiale di scavo, in attesa del trasferimento a sito di valorizzazione.

Il suo utilizzo risulta, pertanto, invariato, con la sola miglioria della realizzazione di coperture modulari, graduabile in funzione dei cumuli presenti, atte a contenere eventuali dispersioni in ambiente del materiale depositato.

Non sussistono variazioni al progetto approvato, pertanto restano valide sia le delibere CIPE relative al progetto e alle sue varianti sia le autorizzazioni in materia ambientale VIA rilasciata dal MASE.
