



ODG

N. 806

Linea ferroviaria Torino ÷ Lione. Occorre il rinnovo della VIA e della VIS a fronte dello stravolgimento della cantierizzazione

Presentato da:

RAVINALE ALICE (prima firmataria) 11/09/2026, CERA VALENTINA 11/09/2026, MARRO GIULIA 11/09/2026

Richiesta trattazione in aula

Presentato in data 11/09/2026

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

ORDINE DEL GIORNO n. 806

*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,*

**OGGETTO: Linea ferroviaria Torino – Lione. Occorre il rinnovo della VIA
e della VIS a fronte dello stravolgimento della cantierizzazione**

Il Consiglio regionale

Premesso che:

- La realizzazione della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione, per quanto concerne la parte italiana della sezione transfrontaliera (ovvero la porzione del tunnel di base in Valle di Susa), è prevista sulla base di un Progetto Definitivo approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).
- Nel febbraio 2015 il CIPE, con Delibera n. 19/2015, approvava una prima versione del Progetto Definitivo, chiedendone però contestualmente (con la prescrizione n. 235) una revisione della configurazione che prevedesse una riduzione dell'ampia cantierizzazione prevista nel territorio del Comune di Susa, su cui pendeva un giudizio di impatto eccessivo reso dall'Amministrazione Comunale di Susa nel corso dell'iter autorizzativo.
- Nel marzo 2018 il CIPE, con Delibera n. 30/2018, approvava il "Progetto di Variante", il quale spostava la sede di cantiere principale da Susa a Salbertrand e avvalorava tale scelta anche sulla base di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). La nuova impostazione progettuale prevedeva quindi di trasferire a Chiomonte il cantiere di scavo del tunnel di base e a Salbertrand la quasi totalità delle attività di gestione del materiale di risulta degli scavi (smarino) e di produzione dei conci di galleria.

Ricordato che:

- in data 13 febbraio 2025 è stato pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il documento PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - RELAZIONE DESCRITTIVA CANTIERE OPERATIVO 10 – PIANA di SUSAS - FASE CORSO D'OPERA MACROFASE 1 redatto da TELT - Tunnel Euralpin Lyon Turin, la società pubblica italo-francese incaricata della realizzazione del tunnel in Val di Susa;
- Da tale aggiornamento progettuale risulta che i materiali di scavo del cantiere TAV di Chiomonte saranno scaricati, lavorati e stoccati a Susa, nell'area dell'attuale Autoporto;

- Si tratta di uno scenario che ribalta tutte le ipotesi progettuali prospettate da TELT: originariamente la gestione del materiale di scavo (il c.d. "smarino") era prevista a Salbertrand, località a circa 25 km ad ovest di Susa, con la realizzazione di uno stabilimento industriale lungo oltre 1 km. Fin dall'inizio era chiaro che l'area individuata a Salbertrand non sarebbe stata disponibile in tempo in quanto occupata da centinaia di migliaia di metri cubi di rifiuti e detriti e già nel 2020 Telt aveva proposto di suddividere tra Salbertrand e la Piana di Susa tali attività.
- Nel novembre 2020 l'Unione Montana Valle Susa segnalava la notevole criticità della situazione trasmettendo un'approfondita analisi tecnica (approvata con deliberazione della Giunta dell'Unione n. 47/2020 del 10 novembre 2020) ai competenti uffici del Ministero dell'Ambiente e della Regione Piemonte. Tale analisi indicava come i ritardi di TELT nell'attivazione del sito di Salbertrand avrebbero determinato un massiccio impiego dell'area di cantiere aggiuntiva da creare a Susa, con notevoli volumi di movimentazione e lavorazione di smarino. Questo avrebbe comportato un drastico cambiamento dell'utilizzo di quest'area, inizialmente ipotizzata con funzioni esclusivamente temporanee.
- Nel 2025 si è confermata l'indisponibilità del sito di Salbertrand individuando come principale e di fatto unico sito di deposito per lo smarino la Piana di Susa;
- Il volume di smarino da scaricare e lavorare è nell'ordine di circa 5 milioni di metri cubi: volume che, per avere un ordine di grandezza, corrisponde a circa due piramidi di Cheope o ad 8 Palazzi del Lavoro di Torino;
- Nell'area precedentemente occupata dalla Pista di Guida Sicura, sempre nel Comune di Susa, TELT prevede ora di creare un deposito in cumuli di detriti di scavo posti all'interno di semplici tensostrutture mobili. Oltre ai cumuli sono previsti anche lavorazioni quali vagliatura e selezione dei materiali, presumibilmente all'aperto;
- Le conseguenze di questa variazione sono notevoli, in primo luogo per la movimentazione del materiale. Da Salbertrand i detriti inutilizzabili sarebbero stati portati in discarica via treno. Da Susa dovranno invece viaggiare interamente via camion fino ai siti di Caprie e Torrazza Piemonte. Complessivamente si rischia di arrivare a oltre mezzo milione di viaggi di mezzi pesanti con una percorrenza totale di oltre 50 milioni di km.
- Vi è inoltre da considerare che presso Salbertrand era prevista la fabbricazione degli elementi di rivestimento delle gallerie (conci) con il reimpiego di parte dei detriti di scavo. Non è dato comprendere se quest'attività possa comunque essere svolta nelle località all'aperto oggi individuate: laddove non fosse così, TELT dovrà acquistare da terzi i conci e sarà obbligata a smaltire un quantitativo aggiuntivo di materiale in ulteriori discariche, ancora da individuare;
- La presenza dei cumuli, le lavorazioni e i trasferimenti via camion sono tutte attività aggiuntive che determinano nuovi impatti ambientali che non sono mai stati considerati nel progetto. Diversamente dai capannoni previsti a Salbertrand, le tensostrutture e le lavorazioni saranno prive di aspirazioni e di sistemi di contenimento delle emissioni e del rumore.

- In particolare, considerato che in Valle di Susa vi sono raffiche di vento che superano ampiamente i 100 km/h, si potrebbero determinare potenziali tempeste di polveri. Le emissioni inquinanti (PM10, PM2,5, NOx) aggiuntive dei camion per la movimentazione dei materiali andranno a impattare lungo tutto il fondo valle e nell'area metropolitana di Torino (lungo la tangenziale).

Considerato che:

- La modifica contenuta nei documenti integrativi pubblicati il 13 febbraio 2025 rispetto alla gestione dello smarino determina variazioni di rilievo sotto l'aspetto localizzativo e sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato, tali da rendere opportuna una nuova variante di progetto con conseguente rinnovata valutazione di impatto ambientale, oltre che nuova puntuale verifica della rispondenza alla Prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova configurazione progettuale;
- Come previsto dall'Unione Montana Valle Susa nel 2020, tale situazione determina chiaramente una diversa cantierizzazione rispetto a quanto approvato dal CIPE nel Progetto di Variante del 2018. In particolare, si verifica una rilevante modificazione della cronologia dell'attivazione dei vari cantieri, della loro logistica, della movimentazione e lavorazione delle terre e rocce da scavo e dei relativi trasporti su gomma.
- Questo determina nuovi impatti ambientali e sanitari che non sono mai stati considerati e valutati nell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) espedido nell'iter di approvazione del Progetto di Variante del 2018 e tantomeno conteggiati nel processo di Valutazione di Impatto Sanitario (VIS).

Tutto ciò premesso, e considerati altresì gli ulteriori ritardi nella progressione degli scavi del tunnel, anche a fronte delle difficoltà di scavo della talpa "Viviana"

Impegna

il Presidente della Giunta e gli assessori competenti a richiedere con urgenza a TELT e ai Ministeri competenti l'avvio di un nuovo progetto di Variante con l'espletamento di una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Impatto Sanitario che tengano nella dovuta considerazione la nuova cantierizzazione prevista nella Piana di Susa, al fine di non arrecare danni – ad oggi non considerati – all'ambiente e alla salute umana.

Torino, 11 settembre 2026

Alice Ravinale

Valentina Cera

Giulia Marro