

Montagne di rifiuti sulla Tav, in Regione un documento riservato che evidenzia gravi criticità ambientali

Il tema è la bonifica del sito di Salbertrand che ospiterà la fabbrica per produrre il cemento

di **Massimiliano Peggio** da *La stampa* del 05-09-2020

<https://www.lastampa.it/torino/2020/09/05/news/montagne-di-rifiuti-sulla-tav-in-regione-un-documento-riservato-che-evidenzia-gravi-criticita-ambientali-1.39269766>

Non ci sono solo le trappole della burocrazia a intralciare il complesso percorso dell'Alta Velocità, come tempo fa diceva alla Stampa Mario Virano, direttore generale di Telt, parlando di distorsioni «nell'applicazione delle norme» tra i due versanti del cantiere.

E non c'entrano le scorribande dei No Tav. C'entrano invece vecchi cumuli di rifiuti da anni ammassati a Salbertrand e che vanno smaltiti prima dell'avvio degli scavi. Perché occupano un'area «strategica», lungo la Dora e ampia come 15 campi di calcio, su cui sorgerà l'impianto per la produzione dei pannelli di calcestruzzo necessari a foderare le pareti del tunnel base. Pannelli, conci in termine tecnico, prodotti impastando la roccia prelevata dalle montagne, riutilizzabile per il 50-60%. Le «gravi criticità ambientali» collegate allo smaltimento dei rifiuti presenti a Salbertrand potrebbero costringere Telt a rimodulare la gestione dei cantieri in Val di Susa.

A parlare di criticità con la Regione è la stessa società, presentando un mese fa all'assessorato per le Infrastrutture un documento riservato. A causa di questo intoppo ambientale, «nemmeno nello scenario più favorevole, si avrebbe la disponibilità della fabbrica di conci e delle zone di Salbertrand deputate allo stoccaggio in tempo utile per ricevere e trattare i materiali provenienti dalla talpa».

Il problema è legato alla tabella di marcia dei lavori. La talpa andrà messa in moto a giugno 2023. Mentre, stando agli scenari di Telt, nella migliore delle ipotesi il sito di Salbertrand sarà completamente disponibile nell'estate 2024, nella peggiore nella primavera 2027. Che fare? «È necessario - sostiene Telt - istituire una soluzione tecnica che svincoli l'operatività dei lavori del tunnel di base dalle criticità del sito, quanto meno nella sua porzione più compromessa». La soluzione prospettata alla Regione potrebbe arrivare dall'impiego delle aree di stoccaggio temporanee, già previste dal progetto, nell'autoporto di Susa e nella vicina pista di Guida Sicura. Il materiale di scavo, quindi, verrà prelevato dal tunnel di Chiomonte, «parcheggiato» a Susa, e poi trasferito a Salbertrand per essere trasformato in pannelli di cemento. La parte non utilizzabile finirà in discarica, a Torrazza.

Da qui la necessità di «allertare» la Regione, vista la sua funzione autorizzativa. Burocrazia in agguato? «Si è trattato di una riunione tecnica, senza contrasti. Da parte nostra non prevediamo intoppi» dice l'assessore regionale Marco Gabusi. Le criticità di Salbertrand sono due: un cumulo con pietre amiantifere, già oggetto di un intervento della magistratura, ora in fase di bonifica da parte di Itinera responsabile della porzione di area, e soprattutto un ampio deposito di rifiuti, traversine ferroviarie, macerie, pneumatici, lasciato in eredità da una ditta non più in attività. «In realtà le problematiche del sito - spiega Virano, attenuando il tenore dei documenti presentati in Regione - non rallenteranno la tabella di marcia dell'opera, né avranno ripercussioni sui progetti già autorizzati. Le aree di Susa erano già previste come polmone di deposito per il materiale di scavo. Non sono una novità. Il confronto con la Regione, puramente tecnico, è però necessario per le valutazioni di conformità sugli interventi».