



PROP 29051 / 2026

PROPOSTA DI ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO: A FRONTE DELLE CRITICITA' ECONOMICHE E AMBIENTALI DELLA TORINO - LIONE SI DIA PRIORITA' ALLA METRO 1.

Il Consiglio Comunale di Torino

PREMESSO CHE

In data 1° dicembre 2025 Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha depositato il progetto definitivo della linea nazionale di collegamento al TAV Torino – Lione, c.d. Avigliana – Orbassano, presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e presso il Ministero della Cultura (MIC) con istanza di avvio degli iter di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), Valutazione d'Incidenza (VINCA) e valutazione del Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo (PUT);

In data 4 dicembre 2025 il MASE ha avviato una «verifica amministrativa» sull'istanza RFI, tutt'ora in corso;

Il tracciato proposto e la relativa cantierizzazione coinvolgono le popolazioni e il territorio dei comuni di Avigliana, Casellette, Buttigliera Alta, Rosta, Alpignano, Rivoli, Rivalta, Orbassano, Grugliasco, Torino;

Sulla base di quanto dichiarato il 13 marzo 2025 dal Viceministro alle Infrastrutture, nel corso di un'audizione presso la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, la stima di costo dell'opera è salita da 1,7 a 2,9 miliardi di euro.

CONSIDERATO CHE

Il progetto definitivo ora sottoposto da RFI pare presentare significative differenze rispetto a quanto inizialmente previsto da RFI stessa nel progetto preliminare depositato nel 2011;

Le differenze tra le opere proposte nel progetto preliminare e in quello definitivo sono tuttavia notevoli dal punto di vista localizzativo, infrastrutturale e programmatico, nonché per quanto concerne la cantierizzazione; in particolare:

- il tracciato coinvolge un numero minore di comuni;
- la lunghezza dell'opera è ridotta da 44,3 km a 23 km;
- cambiano le previsioni di traffico ferroviario;
- viene realizzata solo la tratta Avigliana–Orbassano, rinviando le altre;
- risulta completamente diversa l'organizzazione dei cantieri e il loro impatto sul territorio;

Il consumo di suolo previsto è estremamente rilevante (pari a circa 1,2 milioni di metri quadrati di cui più della metà espropriati definitivamente) e genererà ripercussioni di notevole entità in termini di consumo e contaminazione di suolo agricolo, inquinamento atmosferico e acustico, rischi sanitari per presenza di detriti di scavo contenenti amianto, danni alle falde acquifere, interferenza con pozzi a uso idropotabile a servizio della Città di Torino, impatti sugli ecosistemi e aree oggetto di tutela (Parchi naturali e SIC), interferenze di lungo periodo con la viabilità provinciale, criticità di accesso degli utenti agli ospedali di Rivoli e San Luigi Gonzaga di Orbassano.

PRESO ATTO CHE

A giustificazione della realizzazione dell'opera, RFI indica ipotesi proposte di oltre 15 anni fa da parte dell'Osservatorio Torino-Lione, inerenti scenari infrastrutturali che oggi risultano in contrasto con la programmazione definita dalla Commissione Europea nella Decisione di Esecuzione 30 luglio 2025, in particolare in relazione alla tratta Bussoleno-Avigliana (Tunnel dell'Orsiera);

Come rilevato dai sindaci dei comuni coinvolti e dall'Unione Montana, pertanto, l'intesa a suo tempo rilasciata da Regione Piemonte sul progetto preliminare risalente al 2011 non è applicabile anche al progetto definitivo depositato da RFI, il quale prevede un'opera con profonde differenze per quanto concerne la localizzazione e l'articolazione delle infrastrutture proposte, le funzioni trasportistiche da esse offerte, nonché per la localizzazione e l'impatto territoriale della cantierizzazione ipotizzata;

Inoltre, nel progetto definitivo di RFI vi sono notevoli criticità dovute alle carenze per quanto concerne gli approfondimenti tecnici e ambientali che erano stati già richiesti dal Ministero dell'Ambiente già 13 anni fa in sede di valutazione del progetto preliminare;

I Comuni e l'Unione Montana continuano ad insistere per l'avvio di una Conferenza di Servizi Regionale e della definizione di un nuovo accordo sulla localizzazione dell'opera, a fronte del fatto che il progetto definitivo è sostanzialmente mutato rispetto al preliminare a suo tempo approvato ed è basato su scenari superati, sia per quanto riguarda l'assetto del Servizio Ferroviario Metropolitano, sia per quanto riguarda l'evoluzione della programmazione europea relativa alla linea alta velocità Torino-Lione;

Sul progetto di TAV Avigliana a Orbassano è in corso la conferenza dei servizi che sta procedendo nonostante le osservazioni dei comuni e dei Ministeri, relative a innumerevoli criticità di carattere ambientale e al fatto che il progetto abbia una localizzazione completamente differente da quella del progetto preliminare approvato nel 2011;

Immediatamente dopo l'annuncio della imminente presentazione del progetto definitivo della linea Avigliana – Orbassano, nella primavera del 2025, i Sindaci dei Comuni coinvolti nella realizzazione di una nuova linea, insieme al Sindaco di Rivoli, hanno espresso sin da subito forti perplessità sulla destinazione di 3 miliardi di euro alla realizzazione della bretella Avigliana-Orbassano. Se da un lato accolgono con favore l'attenzione verso le infrastrutture di trasporto, dall'altro si chiedono se questa sia davvero la priorità per un territorio che da anni attende il completamento di opere più urgenti e utili ai cittadini.

APPRESO CHE

Tra i punti maggiormente critici del Progetto Definitivo proposto da RFI per la tratta nazionale del TAV Avigliana – Orbassano vi è l'impatto sulle falde idriche;

Il progetto infatti prevede lo scavo sotto la Collina Morenica di una galleria a doppia canna (2x8,2 km, diametro 10 m), a profondità variabili da poche decine di metri fino a oltre 100 metri, determinando intercettazioni della falda per larga parte dell'estensione delle gallerie. Per la zona della Collina Morenica RFI indica “una profondità di 65 metri oltre la quale esistono significative probabilità di intercettare acquiferi profondi”;

Secondo quanto emerso nel corso della conferenza dei servizi dell'11 febbraio 2026, le criticità riguarderebbero in particolare la possibile compromissione di diversi pozzi di acqua potabile, al punto da rendere necessario – secondo le valutazioni tecniche formulate – la realizzazione preventiva di nuovi pozzi sostitutivi, con un costo stimato nell'ordine di decine di milioni di euro;

Sono state inoltre sollevate forti preoccupazioni da parte di enti territoriali, amministrazioni comunali, soggetti gestori e comitati civici rispetto alla mancanza di uno studio di dettaglio aggiornato e attendibile dell'acquifero superficiale, comprensivo di una carta piezometrica attuale, necessaria a comprendere correttamente la direzione dei flussi di falda e a valutare gli effetti delle opere previste;

L'assenza di tale approfondimento tecnico rende particolarmente critico valutare con serietà e completezza gli effetti dell'opera sul regime idrogeologico locale, sui pozzi e sulle sorgenti esistenti, nonché sugli eventuali impatti indiretti sulle aree tutelate sotto il profilo ambientale e naturalistico;

Secondo il Piano di Sicurezza delle Acque della Città di Torino predisposto da SMAT, i prelievi legati all'acquifero profondo della Collina Morenica garantisce il 12% dell'acqua all'acquedotto del Comune di Torino, nonché ulteriori contributi agli acquedotti di molti comuni in quella porzione di area metropolitana;

Durante la redazione del Progetto Definitivo SMAT ha richiesto a RFI uno studio specifico su “Approfondimenti descrittivi degli elaborati geologici e idrogeologici relativi alla metodologia di scavo e all'impermeabilizzazione della falda superficiale e profonda al fine di evitare l'interconnessione dei due acquiferi” per verificare che sia garantito il rispetto di detta norma regionale nello scavo della galleria sotto Collina Morenica e ha segnalato a RFI che la realizzazione dell'opera determina danni o interferenze a pozzi idropotabili, acquedotti e fognature, comportando una spesa pubblica di ripristino stimata in oltre 63 milioni di euro (52 milioni + IVA).

TENUTO CONTO CHE

A ciò si aggiungono le incertezze legate all'ipotesi di vendita a soggetti terzi delle quote detenute in SITO S.p.A., di cui la Regione Piemonte è azionista di maggioranza, dal momento che a marzo 2026 articoli di stampa hanno riportato dichiarazioni del Presidente Cirio e dell'Assessore Tronzano sulle intenzioni della Regione di coinvolgere maggiormente i privati nella gestione dello scalo logistico: Finpiemonte Partecipazioni si preparerebbe a dismettere una parte delle quote di Sito, la società dell'interporto che oggi controlla con un pacchetto del 52,74%;

Finpiemonte Partecipazioni, per far crescere l'Interporto, ha realizzato un piano industriale per un hub di logistica intermodale che è stato condiviso con la Regione Piemonte: il piano industriale 2025 si basa su sei punti per un budget da acquisire da quasi 150 milioni di euro e prevede l'estensione degli spazi, l'ammodernamento dei binari e la creazione di hub dell'idrogeno, tutti investimenti cruciali per potenziare il sito logistico;

Non vi è stata alcuna smentita da parte della regione Piemonte rispetto alla possibile vendita a soggetti terzi, anche stranieri, dell'interporto.

OSSERVATO CHE

L'assegnazione delle risorse deve rispondere a criteri di urgenza ed efficienza. Destinare fondi alla metropolitana di Torino significa offrire un'alternativa concreta e sostenibile ai cittadini, ridurre il traffico, abbattere l'inquinamento e allinearsi alle migliori pratiche europee. La bretella Avigliana-Orbassano rischia invece di trasformarsi nell'ennesima grande opera senza una chiara visione di sistema. I Sindaci del territorio chiedono quindi una revisione delle priorità infrastrutturali, affinché le risorse disponibili vengano investite dove davvero servono e possono produrre benefici concreti per la collettività;

Nonostante i decenni di ritardo, la linea M1 è ancora incompleta: mancano 145 milioni di euro per l'acquisto dei treni, 311 milioni per estendere la metropolitana fino al centro di Rivoli e – a fronte del fallimento dell'impresa aggiudicataria dei lavori – almeno 70 milioni di Euro per la conclusione dei cantieri già avviati fino a Cascine Vica. Anche la futura linea M2 ha dovuto già subire una rimodulazione, con una stima di costo salita a 2,5 miliardi di euro, di cui ne mancano già 700, cosa che ha portato a tagliare dal primo lotto del progetto le fermate tra Porta Nuova e Politecnico. In questo scenario, appare paradossale che 3 miliardi, di cui oltre 800 milione già impegnati a valere sul Trasporto Rapido di Massa, vengano destinati a un'infrastruttura di cui manca ancora il progetto definitivo e di cui non è chiara l'utilità, anche a fronte dei ritardi afferenti alle lavorazioni del tunnel di base, ai rinvii francesi e alle incertezze sui finanziamenti;

In data 18 giugno 2026, l'Unione Montana Valle Susa e i Comuni di Avigliana, Caselette e Sant'Ambrogio di Torino hanno espresso formale contrarietà al progetto definitivo della tratta ferroviaria Avigliana-Orbassano, attualmente in sede di Conferenza dei Servizi, chiedendone il ritiro a RFI e sollecitando il Governo e la Regione Piemonte a dirottare gli investimenti già impegnati, pari ad 827 milioni di Euro, prioritariamente sulle linee 1 e 2 della metropolitana di Torino;

Nelle scorse settimane Webuild, socio di maggioranza del Cociv e general contractor del Terzo Valico, ha reso nota la necessità di altri 3 miliardi di euro al Governo per un 'grave squilibrio economico-finanziario' nei cantieri dell'opera, che secondo il cronoprogramma del MIT dovrebbe concludersi nel 2027. Il Cipe nel 2017 stimava il costo del Terzo Valico in 8,498 miliardi, poi saliti a 10,623 miliardi. Ora, con la richiesta di ulteriori 3 miliardi, si sfonderebbe quota 13,6 miliardi di euro.

SOTTOLINEATO CHE

In data 10 ottobre 2026 un corteo di sindaci e sindache, amministratori e amministratrici comunali e regionali, cittadini e cittadine hanno dato vita a una partecipata manifestazione per chiedere al Governo di prevedere i fondi necessari nella prossima legge di bilancio.

IMPEGNA

Il Sindaco a:

Richiedere che l'attuale progetto della linea Avigliana – Orbassano sia ritirato e che nessun intervento che possa compromettere la funzionalità dell'acquedotto venga autorizzato o avviato in assenza di adeguate garanzie tecniche;

Richiedere alla Regione Piemonte di fornire piena chiarezza e trasparenza circa il futuro assetto proprietario e gestionale di SITO S.p.A. e dell'Interporto di Torino;

Rappresentare al Governo e alla Regione Piemonte l'esigenza di una revisione delle priorità infrastrutturali del territorio metropolitano torinese, affinché le risorse pubbliche disponibili siano prioritariamente destinate al potenziamento del trasporto pubblico locale e, in particolare, al completamento e allo sviluppo delle linee 1 e 2 della Metropolitana di Torino, nonché delle altre infrastrutture di mobilità sostenibile ritenute strategiche per la Città e per l'area metropolitana;

A trasmettere il presente Ordine del Giorno alla Regione Piemonte e al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Torino, 12/10/2026

LA CONSIGLIERA
Firmato digitalmente da Sara Diena