

Al Presidente del  
Consiglio regionale  
del Piemonte

## **INTERROGAZIONE n. 928**

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e  
dell'articolo 99 del Regolamento interno.

**OGGETTO: Nuova linea ferroviaria Avigliana – Orbassano, Regione Piemonte ha intenzione di convocare una sua conferenza di servizi, avvalendosi della facoltà presente nella legislazione VIA regionale, come richiesto in sede di Conferenza di Servizi tenutasi l'11 febbraio 2026 da CMT e da tutti i comuni coinvolti nel progetto definitivo?**

*Premesso che:*

- In relazione alla nuova linea ferroviaria Avigliana – Orbassano, in data 1° dicembre 2025 Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha depositato il progetto definitivo 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.
- In data 17 dicembre 2025 il Commissario Straordinario ha emesso l'Ordinanza n. 6 con la quale ha autorizzato RFI ad avviare la procedura di approvazione progetto definitivo.
- In data 22 dicembre 2025 RFI ha convocato la conferenza di servizi per il 23 gennaio 2026 da chiudersi entro 60 gg.
- In data 12 gennaio 2026 RFI ha provveduto a riconvocare la conferenza di servizi all'11 febbraio 2026 e ha spostato la decorrenza dei termini di chiusura a 60 gg dal 7 gennaio 2026, come richiesto congiuntamente dall'Unione Montana Valle Susa e comuni di Alpignano, Avigliana, Buttigliera Alta, Caselette, Grugliasco, Rivalta di Torino, Rivoli, Sant'Ambrogio di Torino.
- In data 20 gennaio 2026 il MASE ha risposto a RFI che la verifica amministrativa sull'istanza presentata ha dato esito negativo e ha richiesto un «perfezionamento della documentazione», evidenziando che nello stato attuale il progetto presentato pare non essere idoneo all'avvio dell'iter procedimentale di valutazione.
- Il tracciato proposto e la relativa cantierizzazione coinvolgono le popolazioni e il territorio dei comuni di Avigliana, Caselle, 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.
- Allo stato attuale degli stanziamenti statali, tenuto conto di quanto disposto dalla Legge di Bilancio 2023 (L. 197/2022, art. 1, commi 507 e 508) e di limitate ulteriori risorse aggiuntive oggi disponibili, l'opera in questione risulta finanziata per meno del 30%.
- L'opportunità di richiedere eventuali fondi europei sarà possibile esclusivamente dopo l'approvazione definitiva del Bilancio dell'Unione Europea (estate 2027) e le successive fasi di assegnazione del budget complessivo all'agenzia europea CINEA, alla conseguente emissione degli specifici bandi di finanziamento del programma Connecting Europe Facility Transport (CEF-T) relativi al settennato 2028-2034.

### *Considerato che:*

- In base ai dati Stanti gli elementi presentati nel corso delle sedute pubbliche di commissioni consiliari svoltesi nei giorni scorsi presso alcuni dei Comuni coinvolti, il progetto prevede lo scavo di una doppia galleria di circa 8 km nella Collina Morenica tra Avigliana e Rivoli, di ulteriori scavi a cielo aperto per circa 3 km tra Rivoli e Rivalta, di una collina artificiale per ulteriori 2 km a Rivalta da utilizzare come discarica di detriti, di un ponte ferroviario da 500 m a 4 campate, del rifacimento di buona parte dello Scalo di Orbassano e dello svincolo ferroviario Bivio Pronda a Grugliasco.
- L'estensione della cantierizzazione prevista impegna aree per oltre 1 milione di metri quadrati e determina una movimentazione di circa 5 milioni di metri cubi di detriti di scavo e materiali di costruzione, con lavorazioni che si estenderanno per oltre 8 anni.
- Da questi primi elementi emersi, 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.
- Tale cantierizzazione potrebbe potenzialmente comportare impatti e 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.
- 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).
- Analogamente in merito alle ipotesi trasportistiche adottate a motivazione dell'opera, i transiti giornalieri di treni passeggeri riportati nel progetto RFI si riferiscono a ipotesi formulate oltre 15 anni fa da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese (allora Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino) su richiesta dell'Osservatorio Torino-Lione, inerenti scenari di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitan che non trovano alcun riscontro rispetto al Contratto di servizio in vigore con Trenitalia fino al 2035 e definito dall'Agenzia stessa, in particolare in relazione all'organizzazione e alla numerosità dei treni previsti sulle relazioni tra Bardonecchia, Susa, Avigliana, Torino, Caselle Aeroporto.

- Le analisi svolte dalla Corte dei Conti Europea nel 2020 e nel 2025, stanno ripetutamente evidenziando come i contributi del programma CEF-T non sono in grado di garantire il completamento dei grandi progetti infrastrutturali europei, in particolare per quanto concerne il Tunnel di Base della Torino-Lione ovvero il secondo megaprogetto europeo per dimensione di costo.
- Eventuali richieste di finanziamento per altre opere nel medesimo corridoio, quali la Avigliana-Orbassano, risultano in oggettiva competizione con la crescente carenza di stanziamenti per il Tunnel di Base, rendendo del tutto improbabile l'arrivo di ulteriori finanziamenti.
- I fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dedicati allo sviluppo del Trasporto Rapido di Massa continuano a essere insufficienti, senza nessuna programmazione di stanziamenti statali, bloccando il completamento e la realizzazione di opere fondamentali come le linee della Metropolitana di Torino e il miglioramento e l'implementazione dell'offerta di servizi della rete ferroviaria ordinaria in Piemonte.

#### *Evidenziato che:*

- Nel corso della conferenza di servizi svoltasi l'11 febbraio presso la sede di Città Metropolitana di Torino i sindaci hanno segnalato le notevoli criticità che emergono dal progetto attuale, in primis per le sue importanti 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.
- È quindi auspicabile un intervento di Regione Piemonte (unico ente locale a cui compete un parere vincolante) affinché sia posta la massima attenzione nella VIA, la Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera che, diversamente, rischia di essere declassata a mero adempimento amministrativo senza il dovuto coinvolgimento dei territori.
- L'Unione Montana Valle Susa, i comuni di Avigliana, Caselette e Sant'Ambrogio di Torino hanno chiesto alla Regione Piemonte di convocare una sua conferenza di servizi, avvalendosi della facoltà presente nella legislazione VIA regionale.
- Come sottolineato anche da Città Metropolitana di Torino, le motivazioni addotte per la realizzazione dell'opera riguardano esigenze di trasporto ferroviario (modello di esercizio) stimate quasi vent'anni fa e che devono essere aggiornate all'attuale stato del servizio ferroviario metropolitano, evolutosi in termini fortemente differenti da quanto indicato nel progetto di RFI.
- Sono anche altri i profili molto critici a preoccupare i territori come il consumo di suolo estremamente rilevante (pari a circa 1,2 milioni di metri quadrati di cui più della metà espropriati definitivamente) che va a discapito delle attività agricole locali. Inoltre gli enormi volumi di detriti di scavo e materiali da costruzione da movimentare, con centinaia di mezzi di cantiere al giorno che interferiscono con la già critica viabilità di tutta la zona ovest, in particolare nel centro di Avigliana.
- Il rischio idrico del progetto è poi potenzialmente molto elevato. I forti consumi di acqua dei cantieri rischiano di depauperare le falde o gli acquedotti locali. Inoltre RFI prevede di riversare gli scarichi nei canali irrigui utilizzati dalle coltivazioni agricole della zona. L'effetto più pesante è però sulle risorse di acqua potabile: 7 campi pozzi sono fortemente impattati dal progetto, tra questi alcuni alimentano l'acquedotto di Torino.

Smat ha già quantificato in 50 milioni di euro il costo per lo spostamento dei pozzi interferiti. RFI, inoltre, vorrebbe scavare tra Rivoli e Avigliana 8 km di doppia galleria, con il rischio di compromissione permanente del delicatissimo equilibrio delle acque dentro la Collina Morenica.

- L'ipotesi di realizzazione della Avigliana-Orbassano ha un costo stimato di 3 miliardi di euro, ma RFI ha dichiarato che gli stanziamenti statali ne coprono meno del 30%. Si tratta di fondi pubblici che rischiano di restare congelati e sottratti al finanziamento di infrastrutture urgenti per il trasporto pubblico locale, quale la Metropolitana di Torino (completamento cantieri linea 1 in corso Francia e costruzione linea 2), mentre appare chiaro che a oggi la restante parte dei finanziamenti non è individuata.
- Si tratta di un aspetto tutt'altro da trascurare, posto che i vincoli urbanistici conseguenti all'approvazione del progetto definitivo sarebbero, anche in assenza di risorse, immediatamente esecutivi e vincolanti a tempo indeterminato limitando così le politiche urbanistiche di iniziativa, non solo pubblica, ma anche privata, con un pericolo concreto di paralisi sullo sviluppo strategico dei territori.

## ***INTERROGA***

### **la Giunta regionale**

*per sapere:*

- se Regione Piemonte (unico ente locale a cui compete un parere vincolante) ha intenzione di adoperarsi affinché sia posta la massima attenzione nella VIA, la Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera che, diversamente, rischia di essere declassata a mero adempimento amministrativo senza il dovuto coinvolgimento dei territori.
- Se Regione Piemonte ha intenzione di convocare una sua conferenza di servizi, avvalendosi della facoltà presente nella legislazione VIA regionale, come richiesto in sede di Conferenza di Servizi tenutasi l'11 febbraio 2026 da CMT e da tutti i comuni coinvolti nel progetto definitivo.

**Torino, 17 febbraio 2026**

**Alice RAVINALE**