CONSIGLIO REGIONALE DEL PIEMONTE

ODG

N. 741

Tratta ferroviaria Torino Lione e nodo metropolitano torinese

Presentato da:

CONTICELLI NADIA (prima firmataria) 13/07/2026, VERZELLA EMANUELA 13/07/2026, PENTENERO GIOVANNA 14/07/2026, NALLO VITTORIA 10/09/2026, AVETTA ALBERTO 13/09/2026, ISNARDI FABIO 14/09/2026, CALDERONI MAURO 14/09/2026, CANALIS MONICA 14/09/2026, ROSSI DOMENICO 14/09/2026, VALLE DANIELE 14/09/2026, PAONESSA SIMONA 15/09/2026, RAVETTI DOMENICO 16/09/2026

Richiesta trattazione in aula

Presentato in data 14/07/2026

CONSIGLIO REGIONALE DEL PIEMONTE

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

ORDINE DEL GIORNO n. 741

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

Oggetto: TRATTA FERROVIARIA TORINO-LIONE E NODO METROPOLITANO TORINESE

PREMESSO CHE

- In data 17 giugno 2026 a Chambery si è costituito e insediato il Gruppo di lavoro "Linee di accesso Lione-Torino e connettività transfrontaliera" in seno alla CIG, la Commissione Intergovernativa per la linea ferroviaria Torino Lione, alla presenza del Coordinatore europeo per il Corridoio dei trasporti Mediterraneo, per affrontare operativamente il sistema dei finanziamenti europeo, con la priorità assegnata alla dimensione trasfrontaliera, e gli strumenti finanziari attivabili dagli stati nazionali, l'aggiornamento dei flussi di traffico, ribadendo il valore strategico della linea ferroviaria Torino-Lione, sia in relazione alla tratta trasfrontaliera sia alle linee di adduzione;
- In tale data sono stati confermati gli impegni economici da parte dell'UE, pari al 50% dell'opera, come risultante dalla Decisione di Esecuzione della Commissione europea del 30 luglio 2025, il cronoprogramma di Telt con la messa in esercizio della linea al 2033, l'impegno dei due Stati per il completamento delle linee di accesso, con particolare attenzione all'attraversamento dei nodi urbani;
- In data 25 giugno 2026 a Antibes nel corso del Vertice Intergovernativo tra Italia e Francia, che ha portato alla sottoscrizione di otto accordi internazionali, è stato esplicitato l'impegno comune per il completamento e il miglioramento delle principali infrastrutture transfrontaliere: dal Tenda alla linea ferroviaria Marsiglia Genova, dal Frejus alla Torino Lione.

VERIFICATO CHE

- Negli ultimi 10 anni il traffico merci tra Italia e Francia ha avuto un incremento del 17,7%, accompagnato però da una crescita esponenziale del traffico su strada, che costituisce il 93,3%. Il numero dei Tir è aumentato del 21,1%, mentre ad esempio ai valichi svizzeri si è ridotto di oltre il 63%;
- Negli ultimi 20 anni, infatti, la linea ferroviaria storica Torino Lione, pur con alcuni lavori condotti all'inizio degli anni 2000, ha ceduto al trasporto su strada il 70% del trasporto merci, a causa delle pesanti limitazioni richieste dai sistemi di sicurezza e all'obsolescenza strutturale dell'infrastruttura (tra cui il divieto di compresenza di due treni nel tunnel, privo delle uscite di sicurezza, e il divieto di incrocio treni merci con passeggeri)

- I dati più recenti confermano che la tratta Torino Lione continua ad essere l'anello mancante, il "missing link", della rete TEN-T, senza il quale gli standard europei di traffico su ferro previsti da Convenzione delle Alpi, 1995, e dal Green Deal, 2019, che prevedono il 30% al 2030 e il 50% al 2050, non sono raggiungibili. Non si tratta solo di aumentare la velocità ma di invertire il trend dell'aumento esponenziale del trasferimento merci su strada a ferrovia;
- Anche rispetto alla mobilità passeggeri la nuova linea consentirà di passare dagli attuali 7 treni giornalieri a 22, offrendo un collegamento sostenibile anche con Barcellona, Madrid, Bruxelles, Londra, oltre ad assicurare la necessaria agibilità per il regionali, fino a Modane, e dell' SFM 3, fino ad Avigliana, vitali per la valorizzazione della valle e per arginare lo spopolamento;

CONSIDERATO CHE

- Per il Piemonte la tratta di accesso che coinvolge l'area metropolitana torinese, e soprattutto la sua integrazione con il sistema di trasporto pubblico locali, risulta vitale non solo dal punto di vista dello sviluppo economico ma anche della coesione territoriale e sociale;
- La tangenziale di Torino registra in media 300 mila passaggi giornalieri, costituiti per circa il 20% da traffico pesante, che impatta in particolare sullo svincolo di corso Allamano e l'interscambio di Bruere;
- la bretella ferroviaria Avigliana-Orbassano, 24 chilometri di cui 17 in galleria, può essere una concreta opportunità per smistare il traffico merci e potenziare la mobilità. L'alternativa di un quadruplicamento in asse della linea attuale San Paolo-Buttigliera Alta è stata valutata non percorribile già nel 2018 per gli alti costi ambientali e sociali (coinvolgimento zone ad alta densità abitativa);
- Le linee di adduzione devono mirare a dare funzionalità al sistema nella sua interezza e al contempo, a limitare i disagi sul territorio. In questa prospettiva il disagio maggiore per il territorio è rappresentato dall'eventuale utilizzo ed ampliamento della linea attuale, con impatti enormi su Collegno, Grugliasco, Alpignano, oltre a mettere in contrapposizione il traffico merci con il trasporto pubblico metropolitano, a causa delle pesanti limitazioni di esercizio. Inoltre di fatto si taglierebbe fuori dal traffico merci lo scalo di Orbassano con tutta la piattaforma logistica (Sito, Caat, area industriale), con una forte penalizzazione anche economica, oltre che per il servizio ferroviario locale, la mobilità di studenti e pendolari e l'accesso turistico.

PRESO ATTO CHE

- L'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione", che è l'organo istituzionale di confronto, monitoraggio e mitigazione che riunisce Regione Piemonte, enti locali, ministeri, società TELT e Ferrovie, e sta attualmente esaminando le questioni relative proprio alle tratte di accesso e alle compensazioni, ha progressivamente perso il carattere fondamentale di confronto e concertazione con i territori e le amministrazioni coinvolte, proprio nella fase più delicata in cui le progettualità coinvolgono le aree metropolitane più antropizzate;
- Dal febbraio 2022 alla presidenza dell'Osservatorio è stato nominato Calogero Mauceri, che ricopre contemporaneamente gli incarichi di Capo Dipartimento al MIT e Commissario straordinario per il Terzo valico dei Giovi, oltre che per la tratta italiana della Torino Lione.

Il ruolo di presidente dell'Osservatorio conferito ad un alto funzionario del Governo, con diversi incarichi nazionali, ha messo totalmente in secondo piano la funzione di rappresentanza e di confronto con il territorio e le sue amministrazioni.

- Alla luce dell'avanzamento della Conferenza dei Servizi relativa alla tratta Avigliana-Orbassano, si ritiene necessario che le osservazioni formulate dagli enti territoriali interessati siano pienamente considerate nelle successive fasi progettuali, con particolare riferimento agli impatti sulla viabilità locale, sulle attività agricole e produttive, sull'ambiente, sulle opere di mitigazione e sulle procedure espropriative.
- I sindaci dei comuni coinvolti hanno sollecitato una declinazione regionale e operativa della Conferenza dei servizi in merito proprio alle tratte di accesso. L'assessore regionale ai Trasporti ha ritenuto di convocare un tavolo con i sindaci e Ferrovie, che dovrebbe seguire le questioni relative alla progettualità esecutiva, l'impatto sui territori, la cantierizzazione, le opere di compensazione, che non pare però avere le caratteristiche di un organismo volto ad accompagnare l'opera e a decretarne gli eventuali e opportuni aggiustamenti;
- Gli amministratori locali hanno presentato osservazioni osservazioni puntuali sulla cantierizzazione, il consumo di suolo agricolo, gli espropri, gli impatti ambientali, la gestione delle aree di stoccaggio e la sovrapposizione con altre infrastrutture previste sul territorio, che ad oggi non hanno trovato da parte della Regione piemonte risposte adeguate, né in sede di conferenza dei servizi né del tavolo presso l'assessorato.

VALUTATO CHE

- Per dare piena agibilità alle tratte di accesso bisogna contestualmente che sia dato completamento al nodo metropolitano torinese, a partire dalle tratte metropolitane, che costituiscono un fondamentale strumento di scambio intermodale con la ferrovia;
- A oggi in particolare per la zona Ovest è di vitale importanza portare avanti con celerità i lavori della linea metro 1 e il suo prolungamento verso Rivoli. Il completamento del nodo della viabilità metropolitana del capoluogo ha una valenza di carattere regionale e sovra regionale e richiede il completamento delle direttrici forti di trasporto pubblico che interconnettono la parte urbana centrale. Non a caso le due linee della metropolitana torinese sono incluse tra le infrastrutture strategiche regionali;
- Il tema dei costi lievitati a causa dell'aumento delle materie prime legato al contesto di crisi internazionale deve essere affrontato dal Governo centrale in un'ottica di programmazione, dando priorità al completamento dei nodi mancanti, solo così gli investimenti saranno utili per raggiungere gli obiettivi concreti: potenziamento del trasporto su ferro, intermodalità, connessione tra i territori, tra le valle e le città ;
- In questo quadro si potrebbe valutare di aprire un confronto in merito alla stazione internazionale di Susa, che è stata concepita sulla disponibilità dell'amministrazione che, in anni difficili, aveva messo a disposizione il proprio territorio per uno snodo e la connessione con l'alta valle, un'opera che però oggi deve essere inserita nel sistema di interconnessione metropolitano. In quest'ottica la possibilità di ripensare la stazione internazionale a Bussoleno, che potrebbe consentire di riallocare risorse sulla linea metro ad esempio, non può diventare "scontro tra territori" ma essere ricondotta all'opportunità di ragionare sull'area vasta e sulla migliore interconnessione con il capoluogo, proprio per lo sviluppo e la sostenibilità ambientale e sociale sui territori stessi.

- Naturalmente ogni valutazione su questo fronte dovrà essere accompagnata da un confronto trasparente con i Comuni interessati e da una valutazione complessiva degli effetti sul sistema metropolitano torinese, evitando contrapposizioni tra territori e privilegiando soluzioni che migliorino l'intermodalità, il trasporto pubblico locale e la sostenibilità ambientale.

SOTTOLINEATO CHE

- Il cantiere della linea metro 1 è bloccato nel tratto tra Collegno e Cascine Vica (stazioni Collegno centro, Certosa, Leuman) per la grave crisi finanziaria della Italiana Costruzioni Infrastrutture, appaltataria delle opere civili.
- Registriamo una pericolosa assenza di programmazione e indirizzo politico da parte sia della Regione Piemonte sia del Governo centrale rispetto al completamento del nodo metropolitano, sia in relazione alla lunga percorrenza, sia alla mobilità pubblica locale. Leggiamo con preoccupazione l'assenza del ministro dei Trasporti Matteo Salvini al vertice intergovernativo Italia Francia, riunitosi ad Antibes, principali infrastrutture transfrontaliere: dal Tenda alla linea Marsiglia Genova, dal Frejus alla Torino Lione. Così come la genericità delle interlucuzioni da parte del tavolo dell'assessorato regionale rispetto alle richieste degli amministratori locali sui cronoprogrammi e le fasi operative dei cantieri.
- Riteniamo pertanto necessario rafforzare il coordinamento istituzionale, la trasparenza informativa e il coinvolgimento dei territori interessati, garantendo una costante interlocuzione con le amministrazioni locali e con i soggetti direttamente coinvolti dagli interventi infrastrutturali, anche con riferimento a cronoprogrammi, fasi operative dei cantieri, coperture finanziarie, procedure espropriative e opere compensative.

TUTTO CIÒ PREMESSO

Il Consiglio regionale del Piemonte impegna Il Presidente e la Giunta

- Farsi portavoce presso il Governo e il Presidente dell'Osservatorio affinché sia data operatività alla richiesta delle amministrazioni locali di una declinazione territoriale dell'organismo governativo che abbia piena competenza ed entri concretamente nel merito sulla progettualità esecutiva delle tratte di adduzione, in relazione alle due stazioni appaltanti per il tratto di congiungimento con la linea trasfrontaliera, Telt, e per il tratto solo italiano, Ferrovie;
- Sollecitare le stazioni appaltanti a recepire le osservazioni formulate dagli enti locali nell'ambito della Conferenza dei Servizi, con particolare riferimento ai temi della viabilità, delle opere di mitigazione ambientale, della continuità delle attività economiche e agricole, della tutela del territorio e del monitoraggio degli impatti di cantiere;
- Valutare, di concerto con gli enti locali, il governo e le due stazioni appaltanti, l'opzione di spostamento a Bussoleno della stazione internazionale e di ricalibrare le risorse sul completamento e prolungamento della linea metropolitana di adduzione;
- Dettagliare, di concerto tutto il territorio coinvolto, le opere di compensazione per tutta la tratta italiana di adduzione, con un cronoprogramma definito che superi i ritardi e le incertezze degli ultimi anni

- Affronti in tempi rapidi e con decisione, di concerto con i Comuni coinvolti e con la stazione appaltante Infra.To, lo sblocco dello stallo dei cantieri della linea 1 della metropolitana

Prima firmataria
Nadia Conticelli