



ODG

N. 807

TAV Torino ÷ Lione. Il progetto della linea nazionale Avigliana ÷ Orbassano è insostenibile e dannoso: la Regione difenda il bene comune e lo fermi

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. 807

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

**OGGETTO: TAV Torino – Lione. Il progetto della linea nazionale
Avigliana – Orbassano è insostenibile e dannoso: la Regione difenda il
bene comune e lo fermi**

Il Consiglio regionale

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.
- 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 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, 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.

Rilevato che:

- 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.
- il consumo di suolo previsto è estremamente rilevante (pari a circa 1,2 milioni di metri quadrati di cui più della metà espropriati definitivamente) che va in particolare 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 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 Metropolitano 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.

- 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;

Considerato 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.

Sottolineato che:

- la Regione Piemonte con DGR n. 1-4824 del 26 ottobre 2012 ai sensi degli artt. 165 e 182 del D.Lgs. 163/2006 ha deliberato positiva valutazione ai fini dell'intesa Stato-Regione del progetto preliminare presentato da RFI nel 2011, da cui discende l'attuale progetto definitivo;
- 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.
- Ancora, le ipotesi programmatiche richiamate nel progetto preliminare prevedevano il completamento della tratta italiana di accesso al tunnel di base, attraverso la contestuale realizzazione da parte di Lyon Turin Ferroviaire (LTF) dell'ulteriore porzione di tracciato tra Bussoleno e Chiusa San Michele ricompresa nella cosiddetta Parte Comune italo-francese, mentre le ipotesi programmatiche richiamate nel progetto definitivo si limitano a contemplare l'esclusiva realizzazione della tratta Avigliana – Orbassano (Scalo ferroviario, Bivio Pronda) rinviando a data da destinarsi le ulteriori tratte Bussoleno – Avigliana (incluso il tunnel dell'Orsiera) e Orbassano – Settimo Torinese.

- Inoltre, il modello di esercizio posto a base del progetto preliminare prevedeva un traffico complessivo tra Avigliana e Orbassano pari a 532 treni/giorno, di cui 324 treni/giorno merci, 48 treni/giorno alta velocità o lunga percorrenza, 160 treni/giorno regionali; mentre il modello di esercizio posto a base del progetto definitivo prevede ora un traffico complessivo tra Avigliana e Orbassano pari a 340 treni/giorno, di cui 174 treni/giorno merci, 22 treni/giorno alta velocità o lunga percorrenza, 144 treni/giorno regionali;
- 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 dovuto 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.
- L'Unione Montana Valle Susa e i comuni coinvolti hanno chiesto, in molteplici occasioni alla Regione Piemonte di convocare una sua conferenza di servizi, avvalendosi della facoltà presente nella legislazione VIA regionale. Ciò appare fondamentale anche al fine di far sì che il parere della Regione possa essere reso tenendo in debita considerazione le analisi eseguite dai Comuni coinvolti a partire dal mese di dicembre.
- La Giunta non ha tuttavia dato riscontro a tali richieste dei comuni⁹, nonostante le interrogazioni n. 872, 928, 931, 1055 e 1094, ma ha invece costituito il "Comitato di Supporto alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione - tratta nazionale Avigliana-Orbassano", che si è riunito per la prima volta in data 18 marzo 2026 e nel quale tuttavia RFI non sta fornendo i chiarimenti richiesti;
- 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.

Evidenziato che:

- In data 17 giugno 2026 si è svolta a Chambéry una conferenza intergovernativa tra Italia e Francia in merito all'avanzamento della realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino- Lione;

- Di tale incontro aveva scritto in data 14 giugno 2026 Repubblica ed. Torino dando atto che lo scopo della riunione, per ciò che concerne l'Italia, era relativo in particolare a blindare i finanziamenti per il collegamento TAV Avigliana – Orbassano. Si legge: "Serve però la certezza dei fondi UE e che almeno una parte arrivi indipendentemente da quanto avverrà in Francia. "Insisterò sul fatto che lo stanziamento sia asimmetrico e quindi che l'Europa cominci a finanziare noi subito" spiega Foietta. "L'obiettivo – sottolinea – è chiaramente di riuscire ad avere un cronoprogramma complessivo che veda il concorso dell'Unione Europea, una copertura economica prima dell'approvazione del progetto definitivo".
- Stando a quanto riportato nell'articolo apparso sul Corriere della Sera edizione di Torino in data 21 giugno 2026 "La Torino-Lione rischia di partire solo a metà – Parigi rimanda al 2033 i fondi sull'alta capacità", il tenore dell'incontro è stato ben altro: nel 2033 – data attualmente prevista per l'inaugurazione dell'opera secondo TELT – "i treni ad alta capacità potranno circolare solo a scarto ridotto (con la metà dei treni attesi) in territorio francese perché i collegamenti con il tunnel non saranno pronti". Si tratta, in particolare, della linea che dovrebbe collegare Chambéry a Saint Jean de la Maurienne, su cui "Parigi vorrebbe rimandare l'investimento più in là nel tempo, magari in un contesto economico più favorevole per le casse pubbliche";
- Il progetto che la Francia non ha ancora sviluppato e, a quanto si legge, non intende sviluppare prima del 2033, è l'omologo del progetto TAV che dovrebbe collegare in Italia Avigliana a Orbassano, su cui 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;
- Maggiori dettagli rispetto all'andamento dell'incontro sono reperibili sui media francesi.
- Sull'articolo pubblicato il 20 giugno 2026 su FranceInfo – facente parte di Radio France, l'emittente francese di Stato - intitolato eloquentemente Lyon-Turin : "Il ne faut pas tout attendre des deniers publics": élus et décideurs en quête de "financements alternatifs" il coordinatore europeo del Corridoio Mediterraneo (che siede nel Consiglio di Amministrazione di TELT) che ha partecipato all'incontro per conto dell'Unione Europea, Mathieu Grosch, ha rappresentato preoccupazioni relative al nuovo ritardo francese, che sarà di almeno 10 anni, nonché in relazione al finanziamento dell'opera, posto che agli oltre 14 miliardi di Euro per la costruzione della sezione transfrontaliera si aggiungono 4 miliardi per l'accesso al tunnel dal lato italiano e tra gli 8 e i 10 miliardi di Euro per l'accesso al tunnel dal lato francese – accesso sul quale, come poc'anzi detto, mancano ancora i progetti;
- Gorsch ha altresì sottolineato, sempre in relazione ai finanziamenti, che "Rischiando di incontrare problemi nella fase finale dei lavori, con l'impiego di tutte le macchine perforatrici previste", quindi anche in relazione alla stessa realizzazione del tunnel;

- In particolare, Gorsch ha dichiarato che "Per il momento non abbiamo ancora avuto problemi di finanziamento con l'Europa. Ma rischiamo di averne nella fase finale dei lavori. Non bisogna contare solo sugli Stati e sull'Europa per finanziare tali spese, occorre anche riflettere circa il ricorso a finanziamenti alternativi", tra cui il rappresentante della Commissione individua anche l'emissione di titoli di debito per chiedere l'investimento diretto ai cittadini e forme di garanzia – e non più di finanziamento diretto – da parte delle istituzioni UE e statali (senza però individuare il soggetto finanziatore beneficiario delle garanzie), che andrebbero però negoziate politicamente a livello europeo e che comunque non erano mai state menzionate prima d'allora per quanto riguarda il progetto Torino – Lione;
- Per quanto riguarda il ritardo nei lavori, il capo della delegazione francese all'incontro, Josiane Beaud, riconosce che prima del 2028 non ci sarà alcun progetto per il tratto francese e che i lavori potranno partire "difficilmente prima del 2038", con una messa in servizio che – secondo quanto riportato nell'articolo – non potrà essere antecedente al 2045.

Ricordato che

- I costi della sezione transfrontaliera del TAV sono aumentati, secondo quanto certificato dalla Corte dei Conti UE, del 127% - passando dagli 8 miliardi di Euro inizialmente previsti ai 14,7 attuali;
- In data 14 marzo 2026, quando il CIPESS ha comunicato di aver accantonato 1,5 mld di Euro per l'opera, il sottosegretario Morelli ha affermato che la fine dei lavori sarà per dicembre 2033 ma che "il fabbisogno residuo per l'Italia è di circa 2,2 miliardi di euro, di cui parte verrà finanziata dall'Unione europea".
- Nell'attuale ciclo di bilancio l'UE, che dovrebbe coprire il 40% dell'opera, ha stanziato "solo" 700 milioni di euro. Nei sette anni successivi (2028-2035) di bilancio dovrebbe stanziare la cifra rimanente, ma è la stessa Commissione Europea, nella Decisione di Esecuzione dell'estate 2025 relativa al progetto transfrontaliero Lione-Torino ad aver messo nero su bianco che "Il progetto è un impegno a lungo termine che richiede la pianificazione di investimenti in diversi cicli di bilancio";
- Oltre al ritardo francese, anche per ciò che riguarda i fondi europei si va pertanto ben oltre il termine del 2033 che attualmente - secondo TELT - dovrebbe vedere la messa in funzione dell'opera.
- A tali incertezze si aggiungono i ritardi dovuti ai problemi tecnici di scavo. Delle sette talpe che avrebbero dovuto entrare in funzione per l'escavazione del tunnel al momento ne è in funzione soltanto una, chiamata "Viviana": secondo le previsioni doveva scavare 10-15 metri al giorno, ne ha fatti meno di 250 in 300 giorni, con una media di circa 80 centimetri al giorno, come riportato da Il Post nell'articolo del 23 giugno 2026 "La talpa meccanica che deve scavare il tunnel della TAV va molto piano". In tale articolo si ricorda che ad oggi sono stati scavati 21 dei 115 chilometri complessivi del tunnel vero e proprio. La talpa Viviana, presente nel cantiere di Saint Martin de la Porte dovrebbe

scavare 9 km verso l'Italia in tre anni. In nove mesi (da settembre 2025 a giugno 2026) ha fatto però soltanto il 3% del lavoro previsto. Secondo la stampa francese, in particolare Le Monde e il quotidiano di Lione Le Progres, il ritardo dovuto ai problemi di scavo – per via di “complessità geologiche”, come dichiarato dalla stessa TELT – sarà di almeno 2 anni.

Ricordato che:

- I fondi pubblici italiani attualmente impegnati sulla tratta nazionale, pari a 827 milioni di Euro a valere sul Fondo per il Trasporto rapido di massa, rischiano di restare congelati e sottratti al finanziamento di infrastrutture urgenti per il trasporto pubblico locale, mentre è appurato che a oggi la restante parte dei finanziamenti non è individuata.
- 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 – che attualmente risulta finanziata per meno del 20%, a valere su fondi nazionali - risultano in oggettiva competizione con la crescente carenza di stanziamenti per il Tunnel di Base, rendendo del tutto improbabile l'arrivo di ulteriori finanziamenti.
- 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.
- 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.
- Il confronto con città come Lione è impietoso: con una popolazione inferiore a quella di Torino, Lione dispone di 4 linee di metropolitana per un totale di 30 km, trasportando ogni giorno oltre 700.000 passeggeri. Torino, con quasi 850.000 abitanti, ha una sola linea di 15 km che serve appena 150.000 persone al giorno.

- 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.

Tutto ciò premesso e considerata la mancanza di finanziamenti certi e l'allungamento dei tempi per l'intero progetto della linea alta velocità, che tolgono requisiti d'urgenza alla realizzazione della tratta italiana

impegna il Presidente della Giunta regionale

- a fronte del grave impatto ambientale del progetto definitivo e della differenza con il progetto preliminare del 2011, a esprimere parere negativo e diniego dell'intesa regionale sul Progetto Definitivo RFI della linea nazionale Avigliana – Orbassano nell'iter autorizzativo in corso;
- a convocare una propria conferenza dei servizi relativa al Progetto Definitivo RFI della linea nazionale Avigliana – Orbassano in relazione all'intesa Stato – Regione sulla localizzazione dell'opera, radicalmente mutata rispetto al 2011;
- a richiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che i fondi attualmente impegnati per la linea alta velocità Torino – Lione, a partire da quelli a copertura parziale del progetto della Avigliana – Orbassano, pari a 827 milioni di Euro del Trasporto Rapido di Massa, vengano prioritariamente destinati al trasporto pubblico locale e in particolare alla realizzazione della metropolitana 1 di Torino fino a Rivoli Centro e della metropolitana 2 di Torino fino al Politecnico.

Torino, 11 settembre 2026

Alice Ravinale

Valentina Cera

Giulia Marro