



Città di Rivoli
Corso Francia 98 – 10098 Rivoli (To) – Tel. 011.9513300
comune.rivoli.to@legalmail.it
P.IVA 00529840019

Direzione Servizi al Territorio e alla Città
Servizio Urbanistica, Pianificazione e Sviluppo del Territorio e P.G.T.U.
Servizio Edilizia, SUAP e Ambiente
Servizio Manutenzioni viabilità, verde, fabbricati, illuminazione e impianti tecnologici

Trasmessa via PEC

c.a. **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
SICUREZZA ENERGETICA**
Divisione IV – Procedure di Valutazione VIA e VAS della
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Responsabile del Procedimento:
Dott.ssa Barbara Mulattieri
PEC: va@pec.mase.gov.it

Commissione Tecnica di verifica dell'impatto
ambientale VIA/VAS
ctva@pec.mase.gov.it

P.C. Al Commissario Straordinario
Calogero Mauceri
commissariounicotvg@pec.mit.gov.it

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
Direzione Investimenti Area Nord-Ovest
PROGETTI TORINO
Il Referente di Progetto: Gaetano Pitisci
PEC: rfi-din-dino.to@pec.rfi.it

ITALFERR SPA
Direzione Operativa Infrastrutture Nord Ovest
PM Infrastrutture Torino e Genova
Ing. Giacomo Bruzzone
PEC: italferr.ambiente@legalmail.it

MINISTERO DELLA CULTURA
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V Tutela del paesaggio
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per
la Città Metropolitana di Torino
PEC: sabap-to@pec.cultura.gov.it



CITTÀ DI RIVOLI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PEC: segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it

Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

REGIONE PIEMONTE

Direzione Ambiente, Energia e Territorio

Settore Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate

PEC: valutazioni.ambientali@cert.regione.piemonte.it

Settore Biodiversità e aree naturali

PEC: biodiversita@cert.regione.piemonte.it

CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

PEC: protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it

COMUNE DI TORINO

PEC: protocollogenerale@cert.comune.torino.it

PEC: infrastrutture.Mobilita@cert.comune.torino.it

PEC: direzione.ambienteverde@cert.comune

COMUNE DI AVIGLIANA

PEC: comuneavigliana@cert.legalmail.it

COMUNE DI BUTTIGLIERA ALTA

PEC: comune@pec.comune.buttiglieraalta.to.it

COMUNE DI GRUGLIASCO

PEC: grugliasco@cert.ruparpiemonte.it

COMUNE DI ORBASSANO

PEC: protocollo@pec.comune.orbassano.to.it

COMUNE DI RIVALTA DI TORINO

PEC: protocollo.rivalta@cert.legalmail.it

COMUNE S. AMBROGIO DI TORINO

PEC: comune.santambrogio.to@legalmail.it

COMUNE DI ROSTA

PEC: protocollo@pec.comune.rosta.to.it

UNIONE MONTANA VALLE SUSA

PEC: info@pec.umvs.it



CITTÀ DI RIVOLI

ARPA Piemonte
Dipartimento Valutazioni Ambientali e Grandi Opere
PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it

ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE
DEL PO PIEMONTESE
PEC: parcopopiemontese@pec.it

ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE
DELLE ALPI COZIE
PEC: alpicozie@cert.ruparpiemonte.it

ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE
DEI PARCHI REALI
PEC: parchireali@legalmail.it

ISPRA
PEC: protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

[ID: 14483]

OGGETTO: INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE EX ART. 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001, N. 443 CINTURA DI TORINO E CONNESSIONE ALLA LINEA TORINO-LIONE: NUOVA LINEA TORINO LIONE E TRATTA NAZIONALE. PROGETTO DEFINITIVO DELLA TRATTA AVIGLIANA – ORBASSANO. CUP J11H03000030008. PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 225 DEL D.LGS 36/2023 E DEGLI ARTT. 165,183 DEL D.LGS. 163/2006 E S.M.I., INTEGRATA CON LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE D'INCIDENZA DI CUI ALL'ARTICOLO 5 DEL D.P.R. 357/1997 E LA VERIFICA DEL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI DEL DPR 120/2017 – OSSERVAZIONI TECNICHE DI COMPETENZA CON RICHIESTA INTEGRAZIONI.

Il presente contributo, relativo agli aspetti ambientali, idrogeologici, urbanistici e viabilistici, viene fornito a riscontro dell'istanza in oggetto, pervenuta a questo Ente in data 05/02/2026 prot. 8805 da parte del MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA.

La procedura in atto prevede la pronuncia da parte delle Amministrazioni interessate/Enti competenti per il loro territorio al rilascio del parere con le osservazioni di competenza sulla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, relativa al progetto definitivo della Tappa 1 della realizzazione di una nuova linea in variante di tracciato da Avigliana allo scalo di Orbassano fino a bivio Pronda, per uno sviluppo complessivo di circa 23 km.

Aspetti Urbanistici di illustrazione del contesto

Si esprime il presente parere di competenza a seguito delle verifiche espletate riguardo alla compatibilità con le Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) degli strumenti urbanistici comunali e dai piani sovraordinati.

Si precisa che le valutazioni del presente documento sono state effettuate sulla base della



CITTÀ DI RIVOLI

sovrapposizione tra il tracciato del progetto preliminare (shapefile del 2011 presente sul sito del Geoportale della Regione Piemonte) e quello del definitivo, georiferito a partire da un file .dwg, al netto di un eventuale margine di errore nel trasferimento degli elaborati.

Premesso che il Comune di Rivoli è attualmente impegnato nel processo di revisione del proprio strumento urbanistico generale, e che lo stesso iter, con delibera della Giunta comunale n. 116 del 16/05/2024, ha portato all'adozione della proposta tecnica del progetto definitivo della variante generale al PRGC (P.T.P.D.), ai sensi dell'art. 17 comma 3 della L.R. 56/77 s.m.i.; lo strumento urbanistico comunale si trova, quindi, in regime di salvaguardia. Pertanto, viene di seguito schematizzato il quadro normativo al fine della valutazione della compatibilità urbanistica dell'intervento di cui all'oggetto, proponendo un'analisi comparativa tra il P.R.G.C. vigente e la proposta tecnica del progetto definitivo P.T.P.D. adottata, corredata di planimetrie fuori scala riportate a solo titolo indicativo.

Inquadramento territoriale

Esaminata la documentazione tecnica allegata all'istanza, si rileva che il progetto definitivo del tratto ferroviario ad alta velocità si estende dall'area sud del territorio comunale, in concomitanza con via Rivalta (al confine con il comune di Rivalta) fino ad ovest, attraversando parte del territorio tutelato della Collina di Rivoli per poi concludersi nella vicinanze di via Rosta, al confine con il comune di Rosta.

Lungo il percorso il tracciato attraversa aree vincolate da diversi strumenti di governo del territorio, sia a livello locale che regionale, sotto i profili paesaggistico, storico-culturale, idrogeologico e ambientale-ecologico.

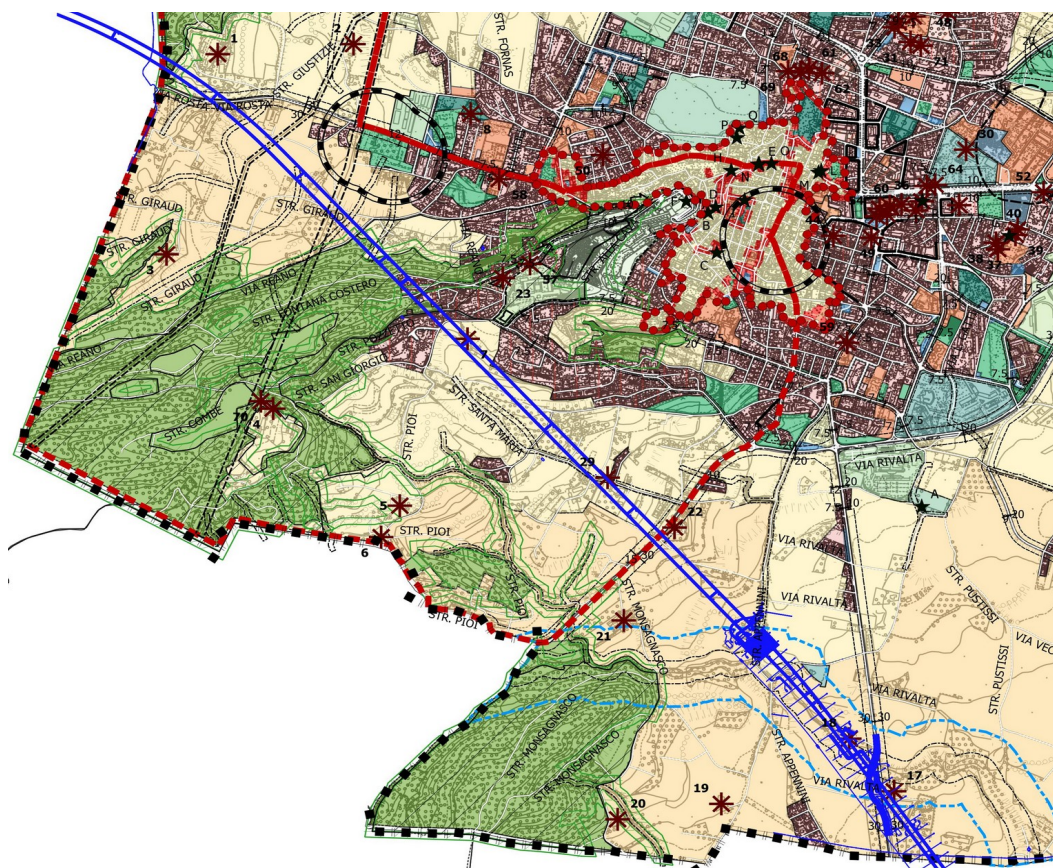


Figura 1: Inquadramento territoriale del PRGC vigente, con il tracciato in progetto della linea ferroviaria Orbassano-Avigliana evidenziato in blu.

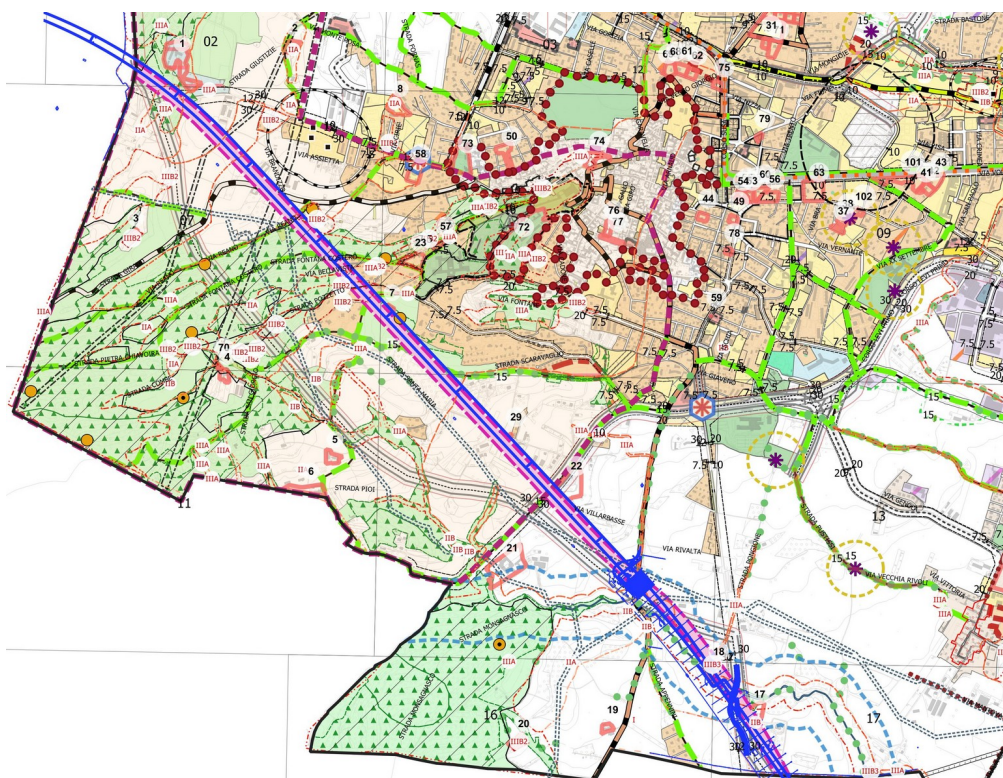


Figura 2: Inquadramento territoriale della PTPD adottata, con la linea ferroviaria Orbassano-Avigliana. Sovrapposizione tra tracciato preliminare e relativa fascia di rispetto (in rosa) e tracciato definitivo (in blu)

Di seguito si procede a dettagliare i vincoli e le prescrizioni normative presenti nelle aree interessate:
Area della collina di Rivoli:

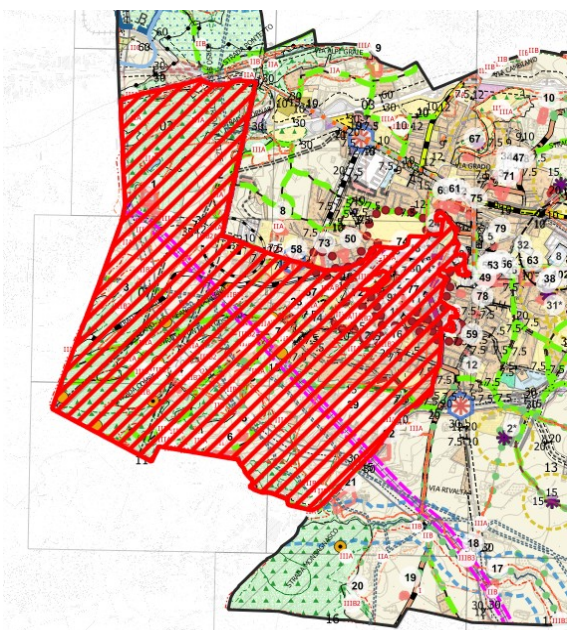


Figura 3: In rosso l'area della collina di Rivoli e della "buffer zone" del Castello di Rivoli - Patrimonio Unesco. (estratto mappa PTPD).

- **Zona vincolata ai sensi del D.M. 01/08/85 "Galassino":** nell'art. 8.1 "Aree di pregio paesistico" delle NTA del P.R.G.C. vigente, viene precisato che la zona della collina di Rivoli è assoggettata alla redazione di Piano Paesistico di competenza regionale o provinciale ai sensi dell'art. 12 del Piano Territoriale Regionale;
- **Zona dichiarata di notevole interesse pubblico** ai sensi dell'art. 136 lett. c) e d) del Dlgs. 42/2004 e s.m.i. e dell'art. 38 delle N.T.A della P.T.P.D adottata. Nell'area deve essere salvaguardata la visibilità dei beni culturali, dei fulcri del costruito e degli elementi a rilevanza paesaggistica; deve essere mantenuta la leggibilità del paesaggio rurale esistente, vietando modificazioni all'andamento naturale del terreno con sbancamenti e alterazioni del versanti collinari.



CITTÀ DI RIVOLI

- **Buffer Zone del Sito Patrimonio Unesco del Castello di Rivoli**, tutelata ai sensi dell'art. 135, comma 4, lettera d.) del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 39.11 delle N.T.A della P.T.P.D adottata. È prescritta la tutela del patrimonio edilizio di impianto storico, l'integrità territoriale, l'impianto scenico paesaggistico-percettivo del sito e le relazioni visuali;

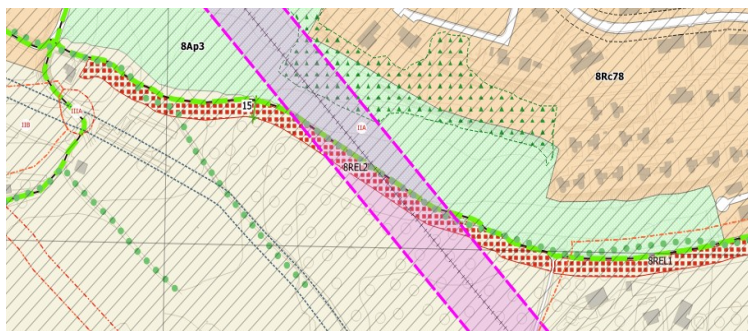


Figura 4: in rosso la Rete di riequilibrio paesaggistico-ecologico (estratto mappa PTPD)

- **Rete di riequilibrio Paesaggistico-Ecologico (art. 16.14 delle N.T.A. della P.T.P.D adottata)**: risulta ineditabile nel suo complesso, con ammissione esclusivamente di interventi di compensazione e potenziamento ambientale. In tali aree, infatti, vige il divieto di nuova edificazione, al fine di conservare gli elementi ecologici e paesaggistici presenti sul territorio;
- **Terreno sottoposto a vincolo paesaggistico ambientale (L.R. 03/04/1989 n. 20)** e art. 8.1 delle N.T.A del P.R.G.C. vigente;

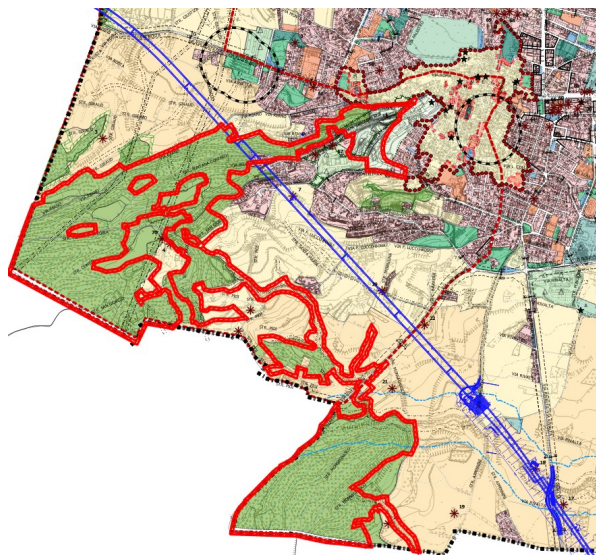


Figura 5: Area sottoposta a vincolo paesaggistico ambientale (estratto mappa PRGC vigente)

- **Territori coperti da foreste e da boschi ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. g del Dlgs. 42/2004 e s.m.i.** (art. 38.3 delle N.T.A. della P.T.P.D adottata). In tali ambiti è obbligatoria l'acquisizione di Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del dlgs. 42/2004 in quanto riconosciuti come beni paesaggistici. Vige l'obbligo di interventi di compensazione e di mitigazione degli impatti sul paesaggio a carico del soggetto attuatore della trasformazione;



CITTÀ DI RIVOLI

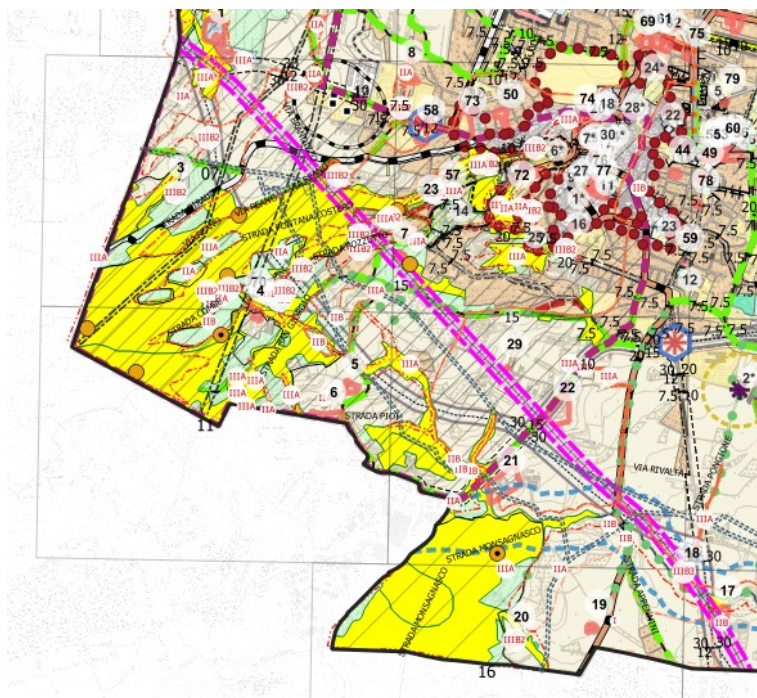


Figura 6: In giallo i territorio boscati ai sensi dell'articolo 142 c.1, lett. g) del D.lgs 42/2004 (estratto mappa PTPD)

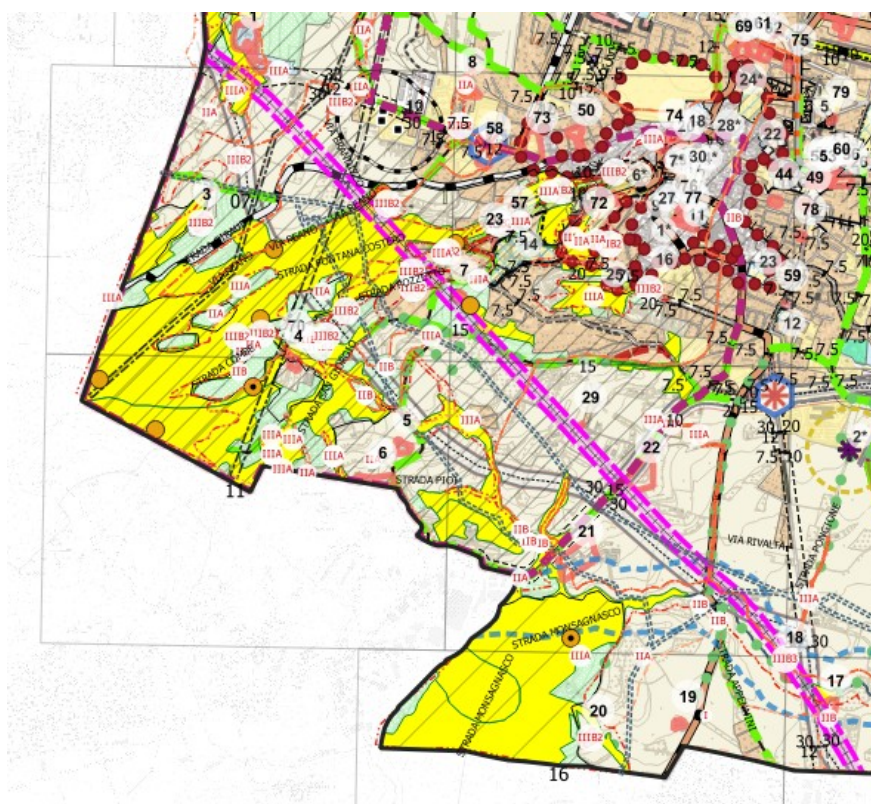


Figura 7: In giallo i territorio boscati ai sensi dell'articolo 142 c.1, lett. g) del D.lgs 42/2004 (estratto mappa PTPD)

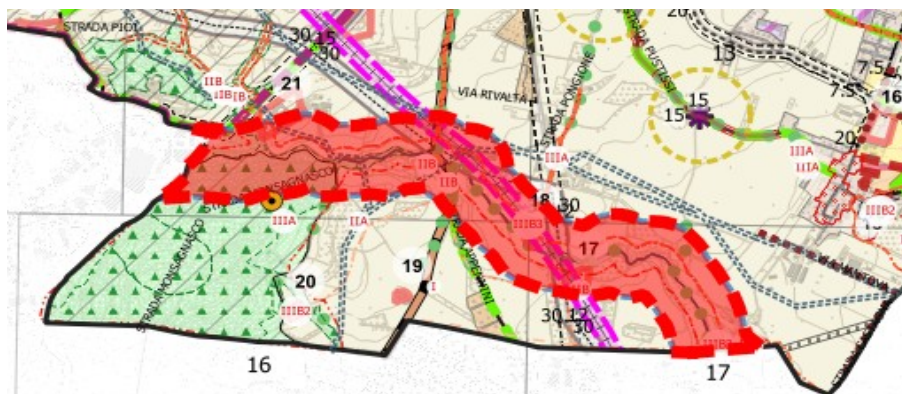


Figura 8: In rosso l'area a vincolo paesaggistico e corsi d'acqua 150 mt ai sensi dell'art. 142 c.1 lett. c) del D.Lgs. n. 42/2004 (estratto mappa PTPD)

Fascia di rispetto del Rio Garosso:

- **Tutela delle zone di particolare interesse ambientale ai sensi del D.L. 29 ottobre 1999 n. 490 – Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali ed ambientali – art. 146 (L. 8/8/1985 n. 431). Art. 10.9 delle N.T.A del P.R.G.C. vigente:** è rappresentata in cartografia la fascia di 150 mt lungo i corsi d'acqua iscritti negli appositi elenchi (art. 1 punto c);
- **Rio Garosso e sua fascia di rispetto (150 mt) a vincolo paesaggistico** ai sensi dell'art. 142 lett. c e g del Dlgs. 42/2004 e s.m.i. L'art. 38.2 della NTA non consente opere di riduzione della vegetazione ripariale presente determinando per ogni eventuale trasformazione la garanzia della ricostituzione della continuità ambientale e il miglioramento delle sue caratteristiche paesaggistiche a titolo compensativo (anche tramite opere di ingegneria naturalistica);

Beni immobili tutelati:

- **Immobili di cui al titolo 8 delle N.T.A.:** all'art. 8.3 delle N.T.A. del P.R.G.C. vigente sono elencati i beni di interesse storico-documentario, tra i quali è presente anche la “Cascina Violino” (vedi allegato A), identificato al Catasto Terreni al fg. 57 particelle 230, 237, 238, 239, 240, 241, 242. Per tali beni non è prevista la demolizione se non in casi di bassi fabbricati e di tettoie non coerenti con il tessuto del Centro Storico privi di valore storico ambientale;

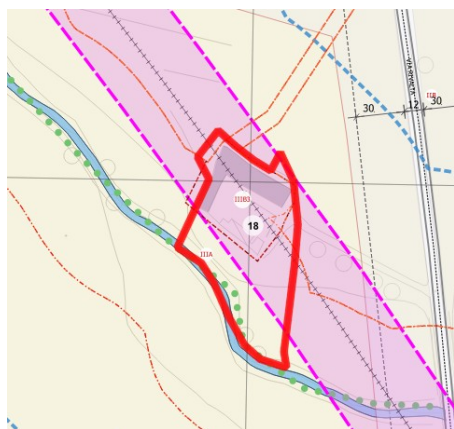


Figura 9: Immobile tutelato ai sensi dell'art. 24 della L.R. 56/77 e s.m.i. - n° scheda 18 - Cascina Violino. (estratto mappa PTPD)

- **Beni vincolati ai sensi dell'art. 24 della L.R. 56/77.** Nello specifico si tratta del bene identificato dalla scheda n. 18 “Cascina Violino”, di cui è prevista la demolizione da progetto. Le prescrizioni riguardanti i beni vincolati sono normate all'art. 18.2 delle N.T.A della P.T.P.D. adottata, e gli eventuali interventi sono subordinati al preventivo rilascio del parere favorevole della Commissione Locale per il Paesaggio.

Nel caso del progetto specifico, è prevista la demolizione di Cascina Violino, per la quale dovrà essere corrisposta, dato il valore storico-culturale attribuito al bene, un'indennità di esproprio di congrua entità.



Classi di pericolosità geomorfologica:

- **Classi di pericolosità geomorfologia, classe I, II, IIIa e IIIB:** la classificazione è contenuta nell'Allegato B1a - Carta di Sintesi al **P.R.G.C. vigente**, a cui si rimanda. Le classi sono così definite:
- **Classe I:** settori in cui non vi sono elementi di pericolosità geologica tali da condizionare l'edificabilità;
- **Classe II:** elementi di pericolosità geologica legati ad acclività e litologia del substrato. Per le nuove costruzioni attenersi al D.M. 11.03.88, ponendo particolare attenzione alla dissestabilità dell'area e alla individuazione di soluzioni di mitigazione;
- **Classe IIIa:** settori non idonei ad ospitare nuovi insediamenti. Gli ampliamenti dovranno essere subordinati all'esecuzione di uno studio di fattibilità geologica;
- **Classe IIIB:** in tale settore saranno consentiti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, risanamento conservativo e modesti ampliamenti: questi dovranno essere subordinati all'esecuzione di uno studio di fattibilità geologica. Nuove edificazioni invece dovranno essere subordinate ad interventi di consolidamento e di riassetto.

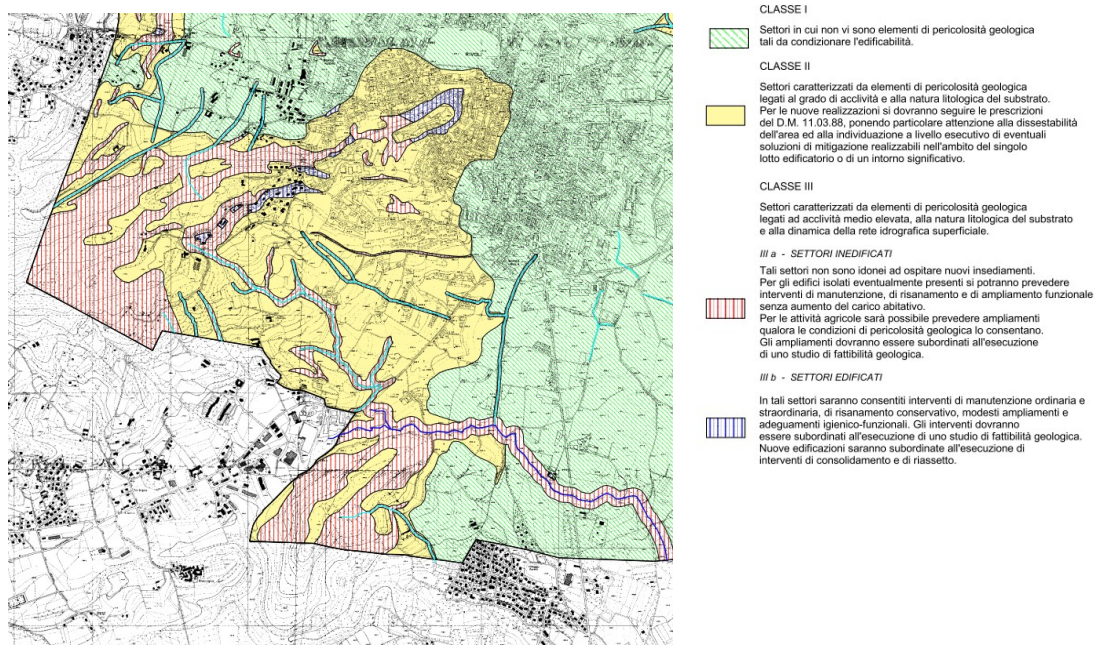


Figura 10: estratto dell'elaborato B1a - Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e della classe di idoneità all'uso urbanistico

- **Classi di pericolosità geomorfologica e di idoneità all'utilizzazione urbanistica, sottoclassi IIA, IIB, IIIA, IIIB2 e IIIB3, ai sensi dell'art. 42 delle N.T.A della P.T.P.D. adottata.**
- **Classe II:** porzioni di territorio caratterizzate da moderata pericolosità geomorfologica; le nuove realizzazioni dovranno prevedere uno studio geologico a norma del D.M. 17/01/2018.
- **Sottoclasse IIA** Settori di raccordo tra il versante e la pianura, settori di versante caratterizzati da acclività medi/moderata e dall'assenza di evidenze geomorfologiche testimoni di dissesti in atto o pregressi.
- **Sottoclasse IIB** Ambiti di pianura caratterizzati dalla presenza di terreni superficiali limoso-sabbiosi e limosoargillosi aventi spessori variabili, mediocri caratteristiche geotecniche e che localmente possono indurre fenomeni di ristagno delle acque meteoriche e di ruscellamento.



- **Classe III:** settori collinari ad acclività elevata e/o potenzialmente soggetti all'innesco di fenomeni gravitativi.
- **Sottoclasse IIIA:** tali ambiti non sono idonei a ospitare nuove edificazioni.
- **Sottoclasse IIIB2 - AMBITI EDIFICATI:** in seguito alla realizzazione di interventi di sistemazione idrogeologica, supportati da adeguati studi e indagini geologiche e/o idrauliche, che potranno essere condotti da soggetti sia sarà possibile procedere a nuove edificazioni, ampliamenti o completamenti, tuttavia non sono ammessi interventi edificatori interrati.
- **Sottoclasse IIIB3 - AMBITI EDIFICATI:** in seguito alla realizzazione di interventi di sistemazione idrogeologica, supportati da adeguati studi e indagini geologiche e/o idrauliche, sarà possibile effettuare interventi edilizi che comportino solo un modesto aumento del carico antropico.

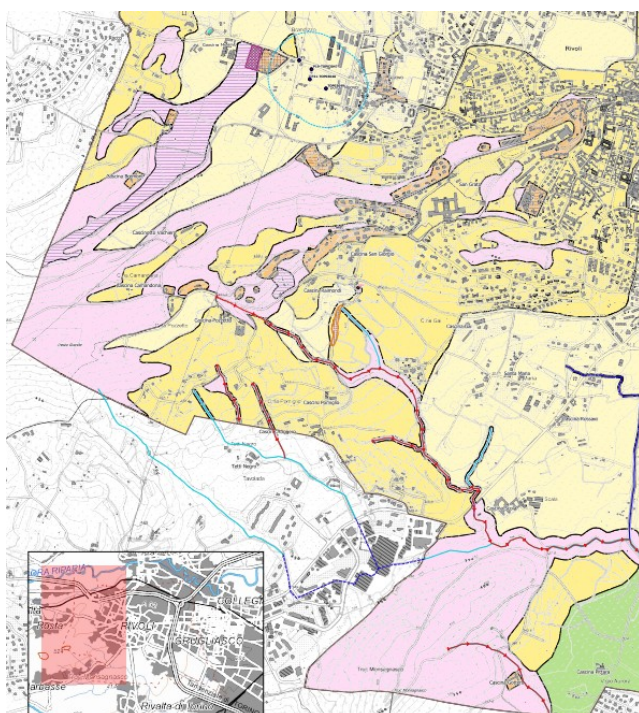


Figura 11: estratto dell'elaborato GB06a - Carta di Sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica

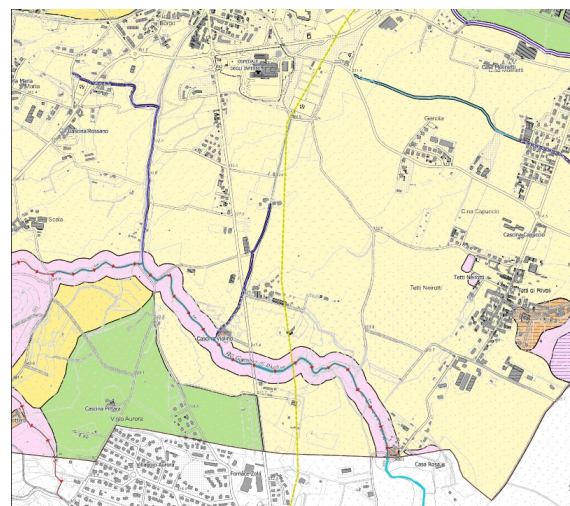
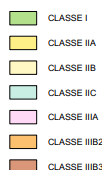


Figura 12: estratto dell'elaborato GB06c - Carta di Sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica

Vincolo idrogeologico:

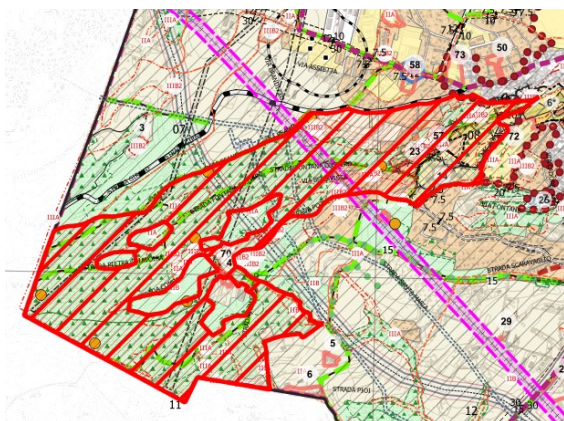


Figura 13: In rosso l'area sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi della L.R. 45/89 (estratto mappa PTPD)

- **Zone a vincolo idrogeologico:** ai sensi della L.R. 45/89 e dell'art. 10.7 delle N.T.A. del P.R.G.C. vigente, che rimanda anche alle prescrizioni degli art. 30 -31 della L.R. 56/77;
- **Terreno Sottoposto a vincolo idrogeologico:** ai sensi della L.R. 45/89, e rimandando all'intero articolo 43 delle NTA della P.T.P.D. adottata, si evidenzia che in questi territori i corsi d'acqua naturali non dovranno essere confinati in manufatti a sezione chiusa, subire restringimenti d'alveo e rettifiche del loro naturale percorso. Le nuove



CITTÀ DI RIVOLI

opere non dovranno modificare la larghezza della sezione di deflusso e dell'alveo. Gli alvei dovranno essere regolarmente puliti e la funzionalità della rete di drenaggio delle acque di superficie e degli scarichi costantemente verificata. Non è ammesso impermeabilizzare aree di qualsiasi tipo senza la previsione di opere che assicurino una corretta raccolta e un adeguato smaltimento delle acque meteoriche. Gli interventi urbanistici in progetto dovranno pertanto prevedere idonee soluzioni tecniche che mantengano le condizioni di invarianza idraulica.

Si riscontra che il tratto interseca diverse fasce di rispetto per le quali dovranno essere valutate eventuali interferenze. Di seguito si riportano i riferimenti normativi:

- **Distanza di rispetto dagli elettrodotti** ai sensi del DPCM 23/04/92, dell'art. 10.9 delle N.T.A. del P.R.G.C. vigente e dell'art. 41 delle N.T.A. della P.T.P.D. adottata.
- **Distanza di rispetto dai gasdotti** ai sensi del DM 17/04/2008 (allegato all'art. 1), dell'art. 10.9 delle N.T.A. del P.R.G.C. vigente e dell'art. 41 delle N.T.A. della P.T.P.D. adottata.
- **Corridoio di inedificabilità**, come da viabilità in progetto secondo il PTC2.

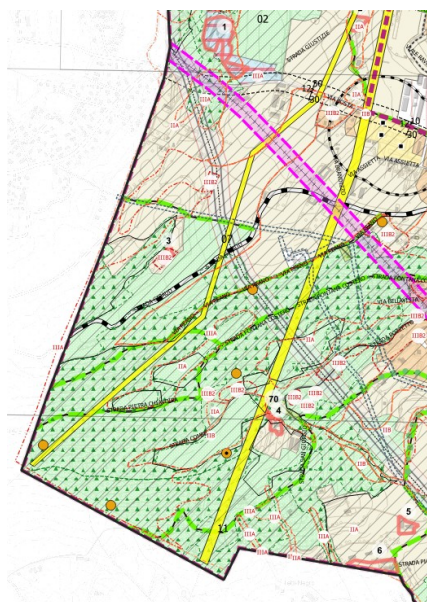


Figura 14: In giallo le fasce di rispetto dagli elettrodotti (D.P.C.M. 23/04/1992)

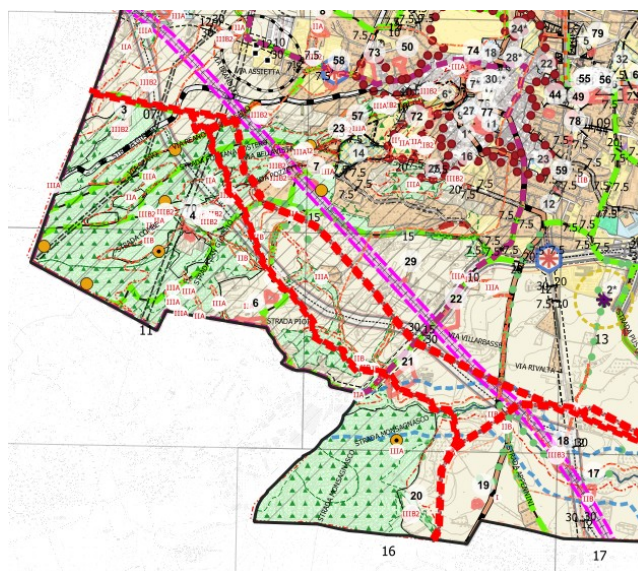


Figura 15: In rosso le fasce di rispetto dal metanodotto (D.M. del 14/04/2008)

Per quanto riguarda le Aree Normative, così come definite dalle N.T.A., attraversate dalla linea ferroviaria in progetto, esse sono le seguenti:

- **del P.R.G.C. vigente:**

- **Ai3, Ai2** ovvero Aree normative destinate all'attività agricola ed ai relativi insediamenti (art. 6.1.1; TAV. C.3.7, C.3.12, C.3.17): queste aree sono destinate esclusivamente all'esercizio dell'attività agricola;
- **At1, At2** ovvero Aree normative agricole di particolare tutela ambientale (art. 6.1.2; TAV. C.3.2, C.3.7, C.3.12): destinate all'esercizio dell'attività agricola agrituristica, nonché alla commercializzazione dei relativi prodotti derivanti dall'attività di coltivazione, allevamento e loro prima trasformazione. Si caratterizzano come aree di riequilibrio rispetto all'edificato, a tal proposito è prevista una limitazione all'insediabilità;



CITTÀ DI RIVOLI

- **Ap2, Ap5** ovvero Aree normative agricole in aree boscate di pregio ambientale (art. 6.1.3; TAV. C.3.2, C.3.7): In queste aree, caratterizzate dalla presenza di boschi, non è consentita la realizzazione di nuovi edifici e di strutture stabili o temporanee, non è consentito ridurre a coltura le aree boscate e modificare la morfologia del territorio;
- **7Rca1, 7Rca2, 7Rca3** ovvero Aree normative residenziali consolidate di interesse ambientale (art. 6.2.2; TAV. C.3.7): Sono aree costituite da ambiti edilizi che rivestono particolare interesse ambientale per la qualità del sito in cui sono collocate, per la presenza di spazi verdi, per la omogeneità delle tipologie edilizie presenti o perché contengono edifici o aree di interesse culturale ed ambientale.

- della P.T.P.D. adottata:

- **7Aa2, 12Aa2, 12Aa3, 12Aa4, 12Aa5, 17Aa1** ovvero Aree utilizzate a fini agricoli (art. 16.3.1; TAV. C.3.7, C.3.12, C.3.17): All'interno delle aree normative destinate a fini agricoli Aa è consentita la realizzazione delle attività compatibili con il territorio rurale;
- **2Ap2, 7Ap3, 8Ap3** ovvero Aree agricole di particolare pregio ambientale (art. 16.3.2; TAV. C.3.2, C.3.7, C.3.8): in queste aree non è consentita la realizzazione di nuovi edifici e di strutture stabili o temporanee, non è consentito ridurre a coltura le aree boscate e modificare la morfologia del territorio. È consentito il solo recupero dei manufatti esistenti, (manutenzioni ordinarie e straordinarie, restauro e risanamento conservativo, demolizione e ricostruzione senza modifica della sagoma e aumento di SL rispetto all'esistente). Ogni trasformazione deve avvenire nel rispetto della tipologia edilizia esiste;
- **7Rc6, 7Rc7, 8Rc79** ovvero Aree residenziali consolidate (art. 16.4.1; TAV. C.3.7, C.3.8). In queste Aree Normative è previsto il mantenimento dell'edificato esistente, con possibilità di ricostruire le stesse quantità di SL superficie lorda nel rispetto delle norme di distanza, di superficie coperta e di altezza, prescritte dalla Scheda di Area Normativa. è fatto obbligo, a seguito di interventi di demolizione e ricostruzione, il mantenimento e/o incremento delle superfici permeabili esistenti (minimo al 20%).

Si evidenzia inoltre che in strada Appennini, situata nel territorio sud del Comune, è presente un tratto di pista ciclabile, il quale verrebbe interrotto dai lavori e dalla conseguente realizzazione della linea ferroviaria, con la creazione di un percorso provvisorio al fine di aggirare l'area di cantiere.

Si presenta osservazione in merito alla richiesta di opportune valutazioni riferite alla salvaguardia complessiva dei fruitori del percorso ciclabile durante le fasi di cantiere.

In aggiunta, la stessa strada Appennini sarà interessata dalla realizzazione del tratto rivolese della pista ciclabile regionale denominata "Corona di delizie", attualmente in progetto, che incrocerebbe il tracciato della linea TAV, in un'area classificata ad uso agricolo.

Tale interferenza deve pertanto essere presa in considerazione, confrontando i tempi di realizzazione delle opere e prevedendo azioni di ripristino nel caso in cui la pista ciclabile fosse realizzata prima del tratto ferroviario.

Per le aree agricole attraversate dal tracciato ferroviario di progetto, vista la Relazione Giustificativa delle Espropriazioni, a corredo del Piano Particellare di Esproprio, si osserva che l'insediamento dell'opera determina **l'esproprio parziale di alcuni fondi agricoli e crea una barriera tra le particelle poste ad est e ad ovest del tracciato. In tal modo vengono interrotti i collegamenti tra i vari appezzamenti con frazionamenti del tessuto agricolo, che dovrebbero essere considerati sia sotto il profilo ambientale che economico/gestionale.** Nello specifico si ravvisano possibili criticità per i proprietari dei lotti attraversati dall'opera che, salvo diversa soluzione, non potranno più coltivare il proprio fondo in maniera unitaria.



CITTÀ DI RIVOLI

Si richiedono, pertanto, chiarimenti circa le modalità di attraversamento del tracciato post-operam ritenendo plausibile addivenire ad una soluzione che consenta gli attraversamenti dei suddetti fondi nella logica di favorirne l'unitarietà dettando semmai puntuali prescrizioni circa gli interventi ritenuti ammissibili nelle fasce di rispetto della tratta.

Nell'ambito delle sistemazioni definitive post-operam, non si ritengono esaustivi gli elaborati presentati, in particolare gli stessi non evidenziano in maniera netta le sistemazioni del soprassuolo. Si richiede un approfondimento del ripristino finale in superficie dell'intera area di cantiere, con particolare riferimento alle modalità ed ai tempi di realizzazione delle opere, nonché all'eventuale mitigazione degli impatti visivi e acustici sul contesto.





Per quanto sopra evidenziato, esaminata la documentazione del Progetto Definitivo, si evince, per gli aspetti urbanistici di competenza, che il tracciato ferroviario della tratta Avigliana-Orbassano, per la porzione compresa all'interno del Comune di Rivoli, interferisce con i vincoli sopracitati, rendendo il progetto non conforme al PRGC vigente ed a quello in variante adottato; fermo restando ovviamente la sua conformabilità.

Piani sovraordinati





Rispetto al **Piano Paesaggistico Regionale** – PPR, si rileva quanto segue.

Tavola P.4.10 - Componenti Paesaggistiche torinese:

L'area di insediamento dell'infrastruttura appare molto eterogenea ed è suddivisa, per quanto riguarda le componenti morfologico – insediative, in parte in Tessuti discontinui suburbani (m.i.4), in parte in Aree a dispersione insediativa prevalentemente residenziale (m.i.6) e infine in Aree rurali di pianura o collina (m.i.10), normate rispettivamente dagli art. 36, 38 e 40 delle NdA del PPR. Al confine con il comune di Rosta (lato ovest) è presente anche un'area classificata come Varchi tra aree edificate (art. 34 delle NdA del PPR). Di seguito, viene riportata la simbologia in legenda:

-  Varchi tra aree edificate (art. 34)
-  Tessuti discontinui suburbani (art. 36) m.i.4
-  Area a dispersione insediativa prevalentemente residenziale (art. 38) m.i.6
-  Aree rurali di pianura o collina (art. 40) m.i.10



Nella classificazione delle Componenti naturalistico-ambientali, l'area in oggetto risulta classificata in parte come territori a prevalente copertura boscata (art. 16) e in parte come ricoperta da praterie, prato pascoli, cespuglieti (art. 19) e infine come Area di elevato interesse agronomico (art. 20). Nello stesso ambito, è segnalata la presenza di una zona fluviale interna (art. 14).

-  Zona Fluviale Interna (art. 14)
-  Territori a prevalente copertura boscata (art. 16)
-  Praterie, prato-pascoli, cespuglieti (art. 19)
-  Aree di elevato interesse agronomico (art. 20)



Infine, tra le Componenti percettivo-identitarie, sono evidenziate le seguenti:

- insediamenti tradizionali con bordi poco alterati o fronti urbani costituiti da edificati compatti in rapporto con acque, boschi, coltivi;
- sistemi paesaggistici agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati.

-  Insediamenti tradizionali con bordi poco alterati o fronti urbani costituiti da edificati compatti in rapporto con acque, boschi, coltivi
-  Sistemi paesaggistici agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati

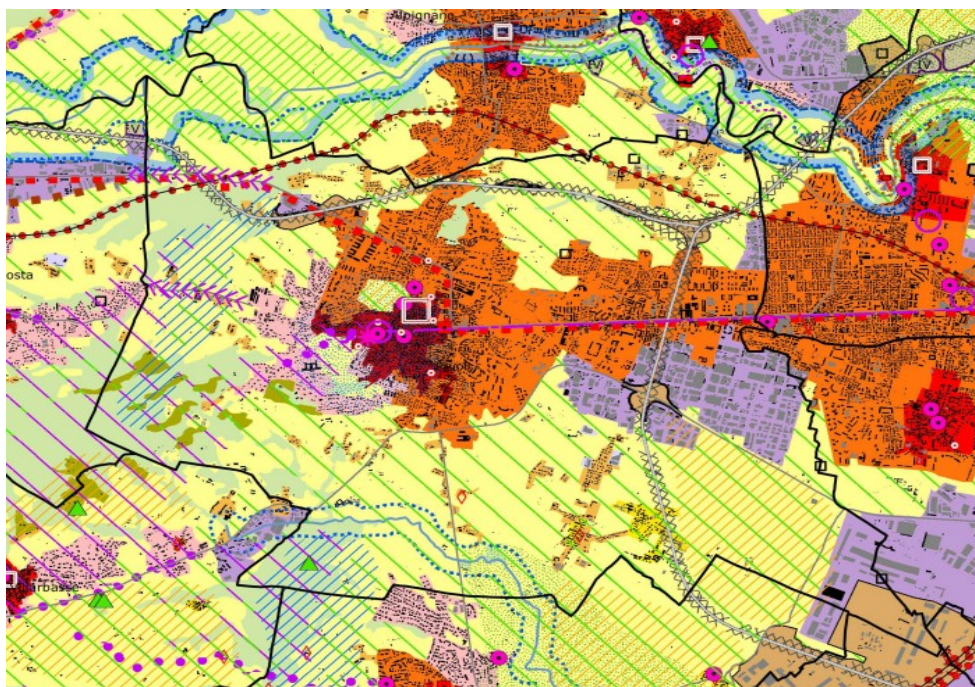




Figura 16: estratto della tavola P4.10 - Componenti paesaggistiche torinese

Tavola P.2.4 Beni paesaggistici torinesi e valli laterali:

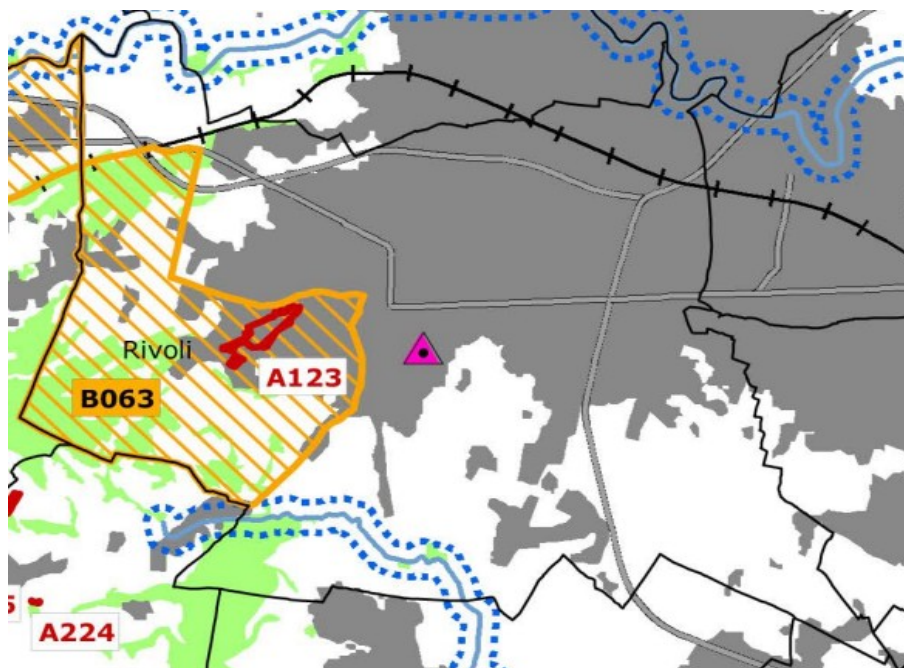
La zona di insediamento dell'opera in oggetto è caratterizzata dalla presenza di diverse tipologie di beni tutelati dal punto di vista paesaggistico: in primo luogo vi è l'area della Collina di Rivoli, classificata come Area di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 e 157 del D.Lgs. 42/2004; successivamente, troviamo la zona riparia del Rio Garosso, tutelata ai sensi dell'art. 142 lett. c) del D.Lgs. 42/2004; infine, vi è una vasta e frammentata porzione di territorio tutelata ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D.Lgs. 42/2004. Di seguito si riporta la simbologia illustrata in legenda:

-  Bene individuato ai sensi della L. 1497/1939, del D.M. 21/9/1984 e del D.L. 312/1985 con DD.MM. 1/8/1985
-  Lettera c) I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna (art. 14 N.d.A)



Lettera g) I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.lgs. n. 227/2001 (art. 16 NdA)

Figura 17: estratto tavola P.2.4 - Beni Paesaggistici torinese e valli laterali



Dall'esame degli elementi precedenti, si può notare che le prescrizioni vigenti all'interno del PPR siano state recepite dalla pianificazione comunale, a livello della P.T.P.D. approvata al 2024, e che l'area in oggetto sia sottoposta a una notevole disciplina vincolante e di salvaguardia rispetto ai suoi valori paesaggistici. Si rinnova pertanto la necessità di un attento esame della normativa di settore in tale ambito e rispetto delle prescrizioni contenute nella pianificazione regionale.

Aspetti Idrogeologici

Dall'esame della tavola illustrativa "Individuazione corsi d'acqua minori" allegata al PRG si evince che, prima del confine con il Comune di Rivalta, il tratto ferroviario posto all'incrocio con la viabilità Provinciale SP 143, attraversa un corso d'acqua minore denominato "Garosso" iscritto nel registro delle acque Regionali, che corre lungo il percorso ciclopedonale di strada Appennini, in parallelo suddetta viabilità Provinciale. Si richiama il rispetto delle indicazioni riportate all'art. 19 "Opere di attraversamento" delle NdA del PAI e che il canale normalmente asciutto, durante i periodi di maggiore piovosità si ingrossa notevolmente in maniera improvvisa, presentando caratteristiche di pericolosità da valutare con attenzione. **A tal fine è doveroso osservare, come dall'esame del progetto si ritiene che il metodo utilizzato per il calcolo delle relazioni idrauliche non sia coerente con gli attuali cambiamenti climatici e con le variazioni di intensità delle piogge, non risultando del tutto coerenti le modalità operative di intubamento/deviazione di tale corso d'acqua intercettato dal tratto ferroviario, sia da un punto di vista delle fasi del cantiere, sia da un punto di vista dimensionale, di tracciato e di verifiche condotte sulla portate massime attese del canale, in particolare durante tali eventi meteorologici straordinari.** Considerata l'elevata profondità e



CITTÀ DI RIVOLI

sviluppo dei sifoni di attraversamento del tracciato in progetto, sarebbe auspicabile una maggiore illustrazione delle modalità, onerosità e procedure manutentive dei sifoni di attraversamento del tracciato ferroviario, al fine di dimostrarne l'efficacia progettuale e l'assenza di rischi dovuti ad eventuali difficoltà manutentive.

Aspetti Viabilistici e risvolti ambientali

Le aree in oggetto, poste all'esterno della perimetrazione del centro abitato ai sensi dell'art. 81 L.R. 56/77, ricadono all'interno della fascia di rispetto stradale della SP 143 provinciale.

La parziale interruzione del transito veicolare previsto per la realizzazione della deviazione provvisoria della SP143 e relativi accessi all'area di cantiere, costituirebbe un impatto importante con risvolti ambientali: per le polveri emesse, per la rumorosità e per l'impatto sull'interferenza veicolare, ciclabile e pedonale. Inoltre i mezzi che escono dal cantiere sicuramente porteranno fango e terriccio sul sedime stradale compromettendo la sicurezza della circolazione.

Le tavole progettuali indicano infatti un attraversamento a raso dei mezzi di cantiere della SP 143 per raggiungere le piste di cantiere in direzione Orbassano, controllata da semafori o movieri, determinando continui rallentamenti sulla viabilità.

La SP 143 della Città Metropolitana sul territorio comunale è caratterizzata da un intenso traffico di attraversamento da Rivalta verso Rivoli e viceversa, specialmente durante gli orari di spostamento dei pendolari. La strada è stata recentemente interessata da un cantiere di rifacimento di sottoservizi, e ciò ha comportato notevoli disagi al traffico veicolare sebbene per un periodo temporale limitato.

Si genera pertanto una forte preoccupazione afferente la questione della circolazione sul tratto di strada, stante l'evidente assenza di viabilità alternative colleganti i comuni di Rivoli e Rivalta.

I conflitti di transito sul medesimo tratto di strada si determina dalla sovrapposizione di 8 flussi di traffico e dell'ulteriore criticità dovuta all'interferenza:

- i flussi veicolari preesistenti dell'ordinaria circolazione, con i noti problemi di congestione già indicati;
- i flussi veicolari preesistenti di accesso all'Ospedale di Rivoli;
- i flussi di mezzi indotti dall'attività del Cantiere Operativo CO.01;
- i flussi di mezzi indotti dall'attività del Deposito Temporaneo DT.01;
- i flussi di mezzi indotti dall'attività dell'Area di Stoccaggio AS.01;
- i flussi di mezzi indotti dall'attività dell'Area Tecnica AT.01;
- i flussi di mezzi indotti dall'attività dell'Area Tecnica AT.05;
- i flussi di mezzi indotti dall'attività dell'Area Tecnica AT.15;
- le criticità aggiuntive di percorrenza determinate dall'interferenza a raso tra SP 143 le piste di cantiere.

In considerazione della durata delle attività di cantiere si ritiene di minor impatto ambientale un Sottopasso/Sovrappasso che agisca in modo indipendente ed autonomo rispetto alla viabilità di cantiere e mantenga il collegamento viabilistico Rivalta – Rivoli (verso Ospedale) privo di interruzioni o interferenze.

Aspetti Ambientali

Il progetto è stato nuovamente sottoposto anche alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023 e degli artt. 165, 183 del D.lgs. 163/2006, integrata con la procedura di valutazione di incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e la verifica del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo, ex art. 9, del D.P.R. 120/2017.



CITTÀ DI RIVOLI

La comunicazione di procedibilità dell'istanza, pubblicazione della documentazione e indicazione del Responsabile del Procedimento è avvenuta in data 03/02/2026, con chiara indicazione che:

“Per memoria, si ricorda che il progetto preliminare delle opere di che trattasi era stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 19 aprile 2011 al fine di avviare il relativo iter autorizzativo e, nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS in data 6 dicembre 2013 ha espresso **parere favorevole con condizioni**. Tuttavia, l'iter autorizzativo di tale progetto è stato sospeso nell'attesa della conclusione dell'iter di approvazione del progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea Torino – Lione. Successivamente, l'intervento è stato sottoposto a project review ed è attualmente suddiviso in 3 tappe, di cui solo la Tappa 1 “Nuova linea Avigliana – Orbassano, adeguamento della linea storica Avigliana – Bussoleno e messa a PRG scalo di Orbassano” è oggetto della presente procedura.”

Si presenta quindi innanzitutto osservazione in merito al fatto che il parere della VIA del 2013 era *favorevole con condizioni*, ma dall'esame degli elaborati non si comprende il rispetto di tutte le condizioni poste, **pertanto se ne chiede formale riscontro per punti al fine di poter dimostrare l'allineamento del presente progetto definitivo alle prescrizioni**.

Tra le osservazioni del Comune di Rivoli al precedente procedimento di VIA, vi era la collocazione della produzione di cemento/conci presso il campo base del cantiere sul territorio comunale, attività spostata nella variante presso il Cantiere Industriale CI.01 (Orbassano). **Si richiede l'indicazione dettagliata dell'impatto ambientale di tale spostamento dell'attività, soprattutto dal punto di vista dei flussi di traffico per il collegamento tra l'area di cantiere di Rivoli e il cantiere di produzione di cemento/conci**. Si osserva tuttavia che negli elaborati è comunque indicata la possibilità di creazione di *“un impianto di produzione calcestruzzo (compresa frantumazione e vagliatura degli inerti) e prefabbricazione conci di rivestimento della GN01 (realizzata con scavo in meccanizzato) nell'ambito del cantiere CI.01”*, **tale possibilità precluderebbe una corretta valutazione degli impatti ambientali del cantiere CI.01**.

Si presenta inoltre osservazione in merito al fatto che, sia in ambito di procedura di VIA, sia in ambito di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo, risulta complicata la valutazione di elaborati progettuali, soprattutto cantieristici, che definiscono alcune indicazioni progettuali come *“possibile organizzazione”* e *“rappresentando di fatto una proposta di massima da sviluppare nella successiva fase di PE”* quindi suscettibili di modifiche da parte dell'Appaltatore in quanto *“qualora l'appaltatore intenda perseguire la presente proposta di cantierizzazione, sarà sua cura effettuare dei sopralluoghi specifici onde prendere visione di eventuali punti critici e delle piste ed accessi e più in generale della cantierizzazione da realizzare in modo da tenerne debito conto nella formulazione dell'offerta”* (rif. “Relazione generale di cantierizzazione”). **Tutto ciò rende complicato definire i presupposti di valutazione di impatto ambientale**.

Dall'esame degli elaborati si riscontrano quindi alcune carenze di dati, valutazioni e soluzioni progettuali, soprattutto dal punto di vista cantieristico, il quale avrà una durata notevole che si discosta dal carattere strettamente “temporaneo” e che richiede approfondimenti ambientali specifici, in particolare in merito a:

- **consumo di suolo**, per lo più agricolo, in particolare per le aree di cantiere per il deposito terre, esterne al tracciato ferroviario;
- **movimentazione dei mezzi coinvolti nel cantiere** e relativi risvolti ambientali;
- **interferenza con il reticolo idrografico** rispetto alle relative condizioni limite di esercizio dei



CITTÀ DI RIVOLI

- corsi d'acqua esistenti;
- **impatto sulla salute;**
- **emissioni in atmosfera nel corso del cantiere**, soprattutto in relazione alla situazione già critica delle emissioni in atmosfera sul territorio, con costanti superamenti dei limiti e relativi blocchi del traffico e al previsto sovraccarico della viabilità Rivoli-Rivalta;
- **consumi energetici del cantiere** e relativi punti di adduzione al fine di garantire il fabbisogno operativo previsto, soprattutto in virtù dell'apporto idrico richiesto per la mitigazione sollevamento polveri e altre attività proprie del cantiere;
- impatto acustico del cantiere al fine dell'eventuale richiesta di deroga;
- regimazione ed allontanamento delle acque meteoriche delle aree di cantiere, in particolare nei pressi dei punti di stoccaggio materiale, con indicazione dettagliata dei relativi sistemi di depurazione o di prevenzione alla contaminazione e della conseguente assenza di rischi di inquinamento.

Riferimenti

Si informa infine, che il progetto in argomento è stato assegnato alla Direzione Servizi al Territorio e alla Città con Referente e Responsabile del Procedimento il Dirigente della direzione Arch. Antonio Graziani.

Per eventuali chiarimenti, si prega di fare riferimento ai Funzionari Istruttori in EQ:

- geom Michele Massaro (michele.massaro@comune.rivoli.to.it) – Responsabile del Servizio urbanistica, pianificazione e sviluppo del territorio e PGTU;
- arch. Davide Petracchi (davide.petracchi@comune.rivoli.to.it) – Responsabile del Servizio Edilizia, SUAP e Ambiente;
- geom Luciana Serpi (luciana.serpi@comune.rivoli.to.it) – Responsabile del Servizio Manutenzioni viabilità, verde, fabbricati, illuminazione e impianti tecnologici.

A disposizione per ogni ulteriori chiarimento, si porgono cordiali e distinti saluti.

IL SINDACO

Dott. Alessandro Errigo
(firmato digitalmente)

IL DIRIGENTE DELLA DIREZIONE SERVIZI AL TERRITORIO E ALLA CITTÀ'

Arch. Antonio Graziani
(firmato digitalmente)



CITTÀ DI RIVOLI

A corredo:

- estratto allegato A.8 – Schede dei beni tutelati ai sensi dell'art. 24 L.R. 56/77 e s.m.i.

18. CASCINA VIOLINO

Rivoli, strada Rivalta 200

NCT: foglio 57 particella 230, 237, 238, 239, 240, 241, 242

NCEU: foglio 57 particella 230

Proprietà: privata

Denominazione: cascina Violino

Destinazione originaria: rurale, cascina

Destinazione attuale: rurale, cascina



2024 – Planimetria catastale, foglio 57 (estratto)



2024 – immagine aerea (fonte www.google.com)



CITTÀ DI RIVOLI

«L'edificio risulta documentato nel catasto napoleonico del 1809 ed è, pertanto, di origine sicuramente precedente. La cascina, nata nei pressi del Garosso di Rivoli ad un chilometro a sud della chiesa di S. Martino ai Campi, all'origine doveva avere la manica nord-est ridotta sia in profondità che lunghezza. Il raddoppio di manica e la costruzione del corpo più alto sulla testata di levante dovrebbero comunque essere di epoca ottocentesca. Sino al 1915 (data comparsa sull'attuale portale) l'accesso alla cascina era situato a nord, nella direzione di S. Martino. La cascina attuale, al di là di qualche tettoia interna aggiunta, conserva nell'insieme un'eccellente unitarietà. L'impianto a corte con cinta muraria su due lati (sud-est) rispetta la tipologia settecentesca della zona (Pozzetto, Antonielli, etc.) anche nella disposizione del rapporto rustico-civile. La struttura muraria risulta tutt'ora solida e ben conservata. La copertura delle maniche del rustico è stata probabilmente ricostruita in questo secolo, sostituendo i coppi tradizionali con tegole marsigliesi diffuse in Italia dai primi del '900.»¹

FONTI

Archivio di Stato di Torino (ASTo).

Archivio Storico città di Rivoli (ASCR).

Archivio edilizio città di Rivoli.

Città di Rivoli, *Piano regolatore generale comunale, Variante generale. Progetto preliminare ai sensi dell'art. 14 e 15 della L.R. n. 56/77 e s.m.i., elaborato B.1b – Schede beni vincolati dal PRG, Rivoli 2023, Scheda n. 18*

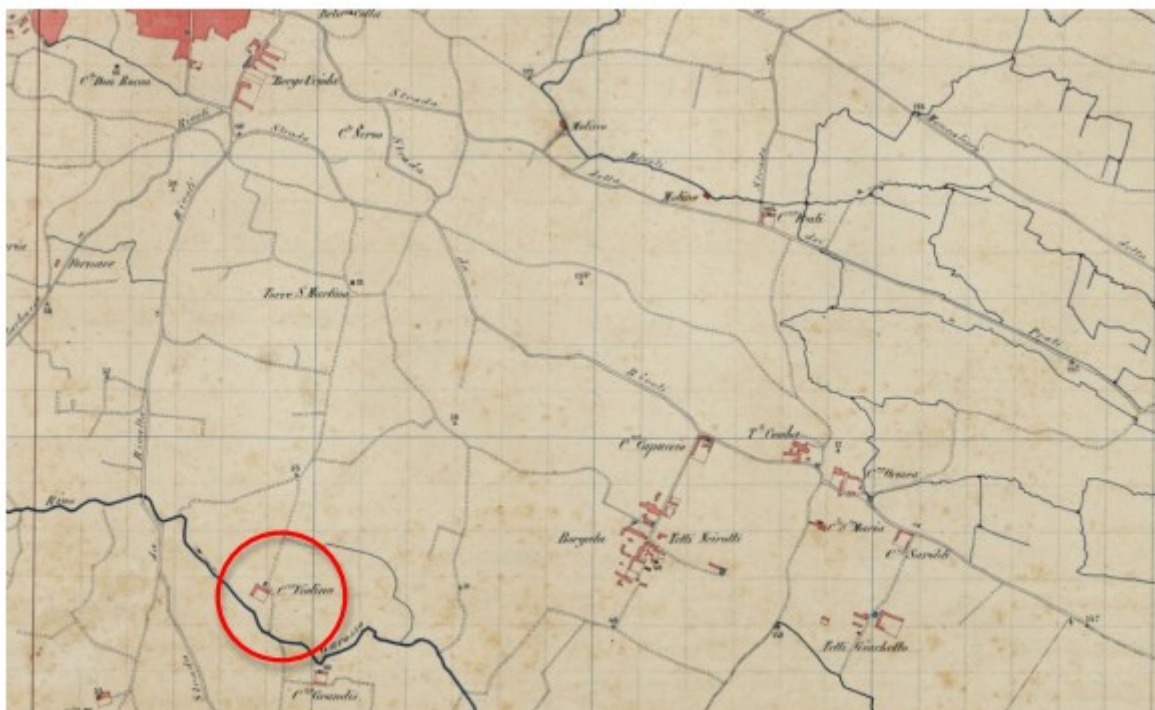
¹ cfr. Città di Rivoli, *Piano regolatore generale comunale, Variante generale. Progetto preliminare ai sensi dell'art. 14 e 15 della L.R. n. 56/77 e s.m.i., elaborato B.1b – Schede beni vincolati dal PRG, Rivoli 2023, Scheda n. 18.*



CITTÀ DI RIVOLI



1802 - Mappa del territorio di Rivoli e Rosta, Parte IV (AST, Carte topografiche e disegni)



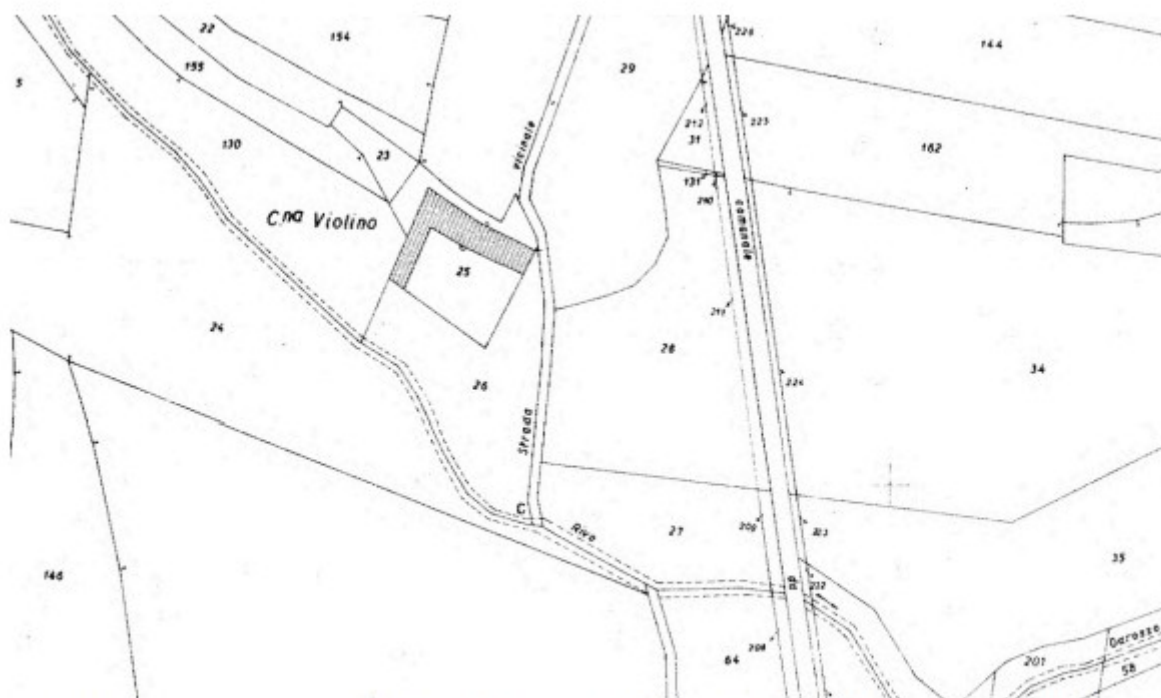
1859-1860 - Piano topografico del comune di Rivoli (Catasto Rabbini), foglio 3 (AST)



CITTÀ DI RIVOLI



1859-1860 - Mappa originale del Comune di Rivoli (Catasto Rabbini), Foglio XIII (AST)



1986 - mappa catastale, foglio 24 (estratto) (levata anno 1893, riprodotta anno 1953, aggiornata anno 1986)



CITTÀ DI RIVOLI



1994 – Vista della cascina (G.M. Becchi)



1994 – Vista della cascina (G.M. Becchi)



1994 – Vista dei fabbricati della cascina dalla corte interna (G.M. Becchi)



CITTÀ DI RIVOLI



1994 – Vista dei fabbricati della cascina dalla corte interna (G.M. Becchi)



2023 – Vista della cascina (www.ggogle.com/maps)