



In collaborazione con



**otipiemonte**  
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2024

Aprile 2024

## **INDICE**

- 1. Introduzione**
- 2. Highlights**
- 3. Scenari**
- 4. A che punto siamo**
  - 4.1. Articolazione delle opere per territorio**
    - 4.1.1. Il corridoio TEN-T Mediterraneo
    - 4.1.2. Il corridoio TEN-T Reno-Alpi
    - 4.1.3. Il sistema aeroportuale
    - 4.1.4. Il sistema degli interporti merci
    - 4.1.5. Il sistema dei valichi alpini
    - 4.1.6. Il sistema pedemontano
    - 4.1.7. I nodi urbani
    - 4.1.8. Le connessioni immateriali
  - 4.2. Lo stato di avanzamento lavori e il rispetto dei tempi**
  - 4.3. Le scadenze per la realizzazione delle opere**
- 5. Progetti realizzati nel 2023**

### **Riferimenti e collegamenti**

Il volume è stato realizzato da **Confindustria Piemonte** e **Unioncamere Piemonte**, con la collaborazione della **Regione Piemonte**, **Assessorato trasporti** e delle **Associazioni Territoriali piemontesi**.

Autori: Cristina Manara (Confindustria Piemonte), Margherita Destudio (Confindustria Piemonte), Angela Aloï (Confindustria Piemonte), Roberto Strocco (Unioncamere Piemonte).

Hanno collaborato: Assessore Marco Gabusi e direzione dell'assessorato, Cristina Manara (Confindustria Piemonte), Margherita Destudio (Confindustria Piemonte), Angela Aloï (Confindustria Piemonte), Jan Pellissier (Confindustria Piemonte), Roberto Strocco (Unioncamere Piemonte), Stefano Meriano, Diego Chiavegato (Studio Architettura Meriano),

Si ringraziano tutte le società e gli enti Istituzionali per la condivisione dei dati tecnici.

Il Rapporto è stato chiuso con le ultime informazioni disponibili ad aprile 2024.

## 1. INTRODUZIONE

### NUOVE CENTRALITÀ E INFRASTRUTTURE, IL PIEMONTE ACCELERA

**di Marco Gay, Presidente Confindustria Piemonte, e Gian Paolo Coscia, Presidente Unioncamere Piemonte**

L'appuntamento con la presentazione del Rapporto OTI rappresenta un momento di consuntivo su quanto effettivamente la nostra regione sia competitiva. Perché più degli indici e delle classifiche, che spesso lasciano il tempo che trovano perché legati a interpretazioni parziali e poco empiriche, OTI misura giorno per giorno cosa viene realizzato. E leggendo l'edizione 2024 del rapporto, come già negli anni precedenti vediamo qualche passo in avanti, quando invece si dovrebbe correre. Anche perché l'opportunità del Pnrr non durerà per sempre, e rischiamo di ritrovarci con opere che nasceranno vecchie o incomplete. Per evitare simili disastri, è sempre più importante portare avanti una nuova idea di territorio, non più come una dimensione statica, ma come un luogo di flussi e connessioni. Turisti, studenti, investitori, imprese e famiglie sono gli attori che innescano questi flussi e contribuiscono allo sviluppo locale.

Tutto questo è possibile con la chiusura per quattro mesi nei prossimi 18 anni del principale valico alpino, il traforo del Monte Bianco? Che impatto avranno dieci ulteriori anni di attesa per il completamento del tunnel di base della Torino-Lione, senza sapere cosa ne sarà delle due tratte nazionali? E il terzo valico, principale accesso dell'Europa al Mediterraneo, perché a 16 anni dallo sblocco della progettazione definitiva e dei fondi da parte del Cipe, non è ancora operativo?

Come Confindustria Piemonte e Unioncamere Piemonte complessivamente monitoriamo 69 opere, ma di queste solo 27 sono cantierate. Sono però tutte infrastrutture che le imprese ritengono necessarie alla loro crescita, non cattedrali nel deserto. Entro il 2032 l'Osservatorio OTI stima in 25,2 miliardi l'importo delle opere che potrebbero essere concluse. Un impatto diretto rilevante ma esponenzialmente inferiore se guardiamo agli effetti indiretti sull'intero tessuto imprenditoriale e sulla competitività del Piemonte che queste opere in funzione avranno.

Eppure, questi temi restano ai margini del dibattito, come se una nuova linea ferroviaria cozzasse con la transizione ambientale. È lo stesso paradosso che colpisce che ipotizza i progetti di raddoppio dei trafori alpini, o i nuovi poli logistici o le linee di metropolitana. Nonostante questa latenza, proprio questi progetti e cantieri stanno già attirando

investimenti e investitori globali nella nostra regione. Si tratta di un comparto economico che distribuisce sviluppo e occupazione in maniera uniforme sull'intero Piemonte. Perché le infrastrutture non sono solo opere ingegneristiche, ma parte integrante di un'idea di società, collegano periferie a centri e il nostro Paese al mondo, sono la precondizione per la crescita.

In un contesto così ricco di sfide, il nostro obiettivo è offrire una visione strategica e un modello di collaborazione efficace per la crescita economica del Piemonte. Ecco perché il Rapporto OTI si configura come uno strumento prezioso per la realizzazione di tutti gli interventi strategici per il futuro del Piemonte.

## 2. HIGHLIGHTS

Il Rapporto OTI Piemonte 2023-2024 sulle infrastrutture può essere sintetizzato come segue.

**69 opere infrastrutturali monitorate nel 2023- 2024** di cui:

- 47 opere storiche;
- 22 opere inserite nel monitoraggio nel 2022.


Rispetto alle 69 opere monitorate:

 **30 risultano in linea con il programma (+ 7 rispetto al 2022)**

 **16 hanno subito un ritardo nell'ultimo anno (- 4 rispetto al 2022)**


 **9 opere sono in grave ritardo (invariate rispetto al 2022)**

 **11 opere in stand-by (proposte progettuali)**

 **3 sono le opere concluse** (il nuovo collegamento ferroviario Torino - Aeroporto di Caselle, la riattivazione del servizio ferroviario Casale Monferrato – Mortara e il nuovo ponte sul Ticino tra Vigevano e Abbiategrasso).

Rispetto al complessivo di 69 opere, 2 sono relative all'attivazione /riattivazione di servizi ferroviari (linee Novara - Varallo e Santhià - Arona).

Rispetto alla **fase realizzativa**, su 69 opere:

 **12 opere sono in fase di proposta** (di cui 11 in stand-by)

 **27 sono in una fase di progettazione** di cui:

- 8 con progetto preliminare
- 15 con progetto definitivo
- 4 con progetto esecutivo

 **27 sono in corso di realizzazione** (+ 7 rispetto al 2022)

 **3 sono concluse**

**Per quanto riguarda le 10 opere monitorate e finanziate da fondi PNRR**, semaforo verde per 8 opere (quadruplicamento Tortona- Voghera, potenziamento e ammodernamento linee Torino- Ceres e Canavesana, elettrificazione Ivrea- Aosta, tangenziale sud- ovest di Asti, SP460 tra Lombardore e Salassa, Superstrada Novara- Vercelli e scalo di Torino Orbassano), mentre su 2, Terzo Valico Appenninico e raddoppio della linea Fossano- Cuneo, il semaforo è giallo a causa di condizioni geologiche sfavorevoli nel primo caso e mancata definizione del modello di esercizio nel secondo.

OTI Piemonte consente la ricerca e la consultazione delle schede-progetto articolando le opere secondo una doppia classificazione:

- per **“sistemi infrastrutturali”** ovvero opere afferenti ad una stessa rete di connessione;
- per **“settori”**, ovvero per tipologie di opere (ferrovie, viabilità, trafori e valichi, piattaforme logistiche intermodali, opere metropolitane).

Il numero di opere afferente a ciascun sistema e settore risulta il seguente:










SISTEMI INFRASTRUTTURALI		SETTORI INFRASTRUTTURALI	
 Il Corridoio TEN -T Mediterraneo 2	 Sistema pedemontano 10	 Ferrovie 26	 Piattaforme logistiche intermodali 5
 Il Corridoio TEN-T Reno- Alpi 7	 Sistema dei valichi alpini 11	 Viabilità 31	 Trasporto Pubblico Locale 2
 I Nodi urbani 22	 Sistema dei centri intermodali 10	 Trafori e valichi 4	 Banda Ultra Larga
 Sistema aeroportuale 6	 Banda Ultra Larga		

N.b.: diverse opere afferiscono a più sistemi infrastrutturali, ma per comodità di lettura si è preferito attribuire a ciascuna opera un solo sistema infrastrutturale (per approfondimenti si rimanda al sito web di OTI Piemonte: [https://www.otipiemonte.it/sistemi\\_infrastrutturali](https://www.otipiemonte.it/sistemi_infrastrutturali)).

Di seguito si riporta una breve analisi dell'avanzamento di ciascun sistema infrastrutturale che costituisce il mosaico infrastrutturale piemontese.

Sistema infrastrutturale	Valutazione semaforica	TOT. opere
 <b>Corridoio TEN-T Mediterraneo</b>	 1 opera  1 opera	2 opere
<p>Situazione complessivamente <u>invariata</u> rispetto al 2022.            Bene l'avanzamento dei lavori di realizzazione della Torino – Lione, sia sulla tratta transfrontaliera (a dicembre 2023 è stato inaugurato il cantiere italiano del tunnel di base) sia sulla tratta di accesso italiana. Criticità al Frejus dopo l'evento franoso di agosto 2023.</p>		
 <b>Corridoio TEN-T Reno-Alpi</b>	 4 opere  2 opere  1 opera	7 opere
<p>Situazione complessivamente <u>migliorata</u> rispetto al 2022.            Si segnalano le condizioni geologiche sfavorevoli che hanno rallentato i lavori di completamento del Terzo Valico Appenninico.            Riattivato il servizio ferroviario Casale Monferrato – Mortara.</p>		
 <b>Sistema aeroportuale</b>	 2 opere  1 opera  2 opere	5 opere
<p>Bene i collegamenti con l'aeroporto di Torino- Caselle, grazie all'attivazione del collegamento Torino- Ceres; male invece i collegamenti con l'aeroporto di Cuneo Levaldigi e Malpensa.</p>		
 <b>Sistema dei centri intermodali</b>	 6 opere  1 opera  3 opere	10 opere
<p>Tra le opere con semaforo verde vi sono i tre nodi logistici principali della regione (S.I.TO Orbassano, C.I.M. Novara, polo logistico alessandrino). Le criticità più importanti sono legate al fatto che la quasi totalità delle opere che l'anno scorso erano ad una fase di proposta, non sono avanzate.</p>		
 <b>Sistema dei valichi alpini</b>	 4 opere  5 opere  2 opere	11 opere
<p>Situazione complessivamente <u>peggiorata</u> rispetto al 2022.            Criticità sui principali valichi alpini, Monte Bianco, Frejus e Tenda in primis.            Sbloccate nel 2023 la Variante di Demonte e il traforo Armo- Cantarana ma resta un punto interrogativo la questione dei finanziamenti.</p>		



Bene i progetti di viabilità per l'accesso da sud al Sempione, male invece le opere ferroviarie connesse.		
 <b>Sistema delle connessioni immateriali</b>	 1 opera	1 opera
A marzo 2024 i cantieri chiusi con collaudo approvato sono 840, 322 in più rispetto al 2022.		
 <b>Sistema pedemontano</b>	 7 opere  3 opere	10 opere
Segnale positivo per i grandi progetti di viabilità pedemontana (Pedemontana Piemontese e A33 Asti-Cuneo). Nell'area astigiana semaforo verde per il completamento della tangenziale sud-ovest di Asti, mentre restano fermi i nuovi progetti inseriti nel monitoraggio l'anno scorso. Bene anche i lavori di realizzazione di nuova viabilità nel biellese e novarese.		
 <b>Sistema dei nodi urbani</b>	 7 opere  8 opere  7 opere	22 opere
<p>Situazione non incoraggiante.</p> <p>Le migliori performance si registrano nel territorio di Novara- Biella- Vercelli dove proseguono i lavori sulla ferrovia Biella-Santhià e i lavori per la superstrada Novara- Vercelli e tangenziale di Novara. Rallentamenti nei lavori di elettrificazione della Biella – Novara. Luci e ombre nell'area metropolitana torinese: qualche rallentamento nei lavori di realizzazione e completamento delle linee metropolitane 1 e 2. Concluso invece il collegamento ferroviario tra Torino e l'Aeroporto di Caselle. Male invece l'avanzamento delle opere nel cuneese e alessandrino.</p>		

### 3. SCENARI

- **Il 2023 si chiude in frenata, contesto geopolitico instabile ma ci sono segnali positivi**

Per l'economia globale il 2023 si è chiuso con un deciso raffreddamento della crescita. In Europa, in particolare, il secondo semestre 2023 è stato caratterizzato dalla stagnazione economica, con la produzione manifatturiera in flessione rispetto allo scorso anno, il settore delle costruzioni in difficoltà e il comparto dei servizi in raffreddamento.

Per quanto riguarda il 2024, se si considerassero le sole grandezze economiche ci si potrebbe ragionevolmente attendere una prima parte del 2024 ancora debole, seguita da una accelerazione nel secondo semestre e nel 2025.

Tuttavia pesa il problematico contesto geopolitico legato alla guerra tra Russia e Ucraina, al conflitto tra Israele e Hamas - con il rischio di un allargamento al Libano, al Medio Oriente e Iran - il blocco del Mar Rosso che causa l'allungamento delle rotte e dei tempi di trasporto e, sullo sfondo, resta poi lo scontro tra Stati Uniti e Cina. Inoltre le elezioni in oltre 50 Paesi, tra cui USA e Taiwan, potrebbero modificare gli equilibri politici mondiali.

Ma ci sono anche buone notizie: tra i dati positivi il calo dell'inflazione in Europa, negli Stati Uniti e nella maggior parte dei Paesi avanzati. Un trend che consentirebbe alle autorità monetarie di iniziare a invertire la rotta forse già prima dell'estate, con benefici per consumi, investimenti e imprese e che è agevolato dall'andamento favorevole dei prezzi internazionali: petrolio, commodity, gas naturale (determinante per l'Europa), noli marittimi. Positivo, e in alcuni casi perfino da record, anche l'andamento dei mercati finanziari, apparentemente impermeabili a incertezza e rischi politici.

- **I dati sulla crescita mondiale per il 2024**

A metà gennaio Oxford Economics prevedeva per il 2024 una crescita mondiale al 2,1%, rispetto al 2,6% del 2023. Benché al di sotto della media post-crisi finanziaria, si tratta di uno scenario di soft-landing, relativamente favorevole in un contesto di politica monetaria molto aggressiva ed elevata incertezza. Vi è un crescente consenso su due assiomi: non vi sarà recessione e l'inflazione scenderà gradualmente, permettendo alle banche centrali di iniziare ad abbassare i tassi a metà 2024. Più ottimisti i dati secondo Prometeia (dicembre) e OCSE (novembre), che per il 2024 prevedono una crescita rispettivamente del 2,6% e 2,7%.

**Tabella 1 - Previsioni per l'economia mondiale**  
(crescita % reale rispetto all'anno precedente)

	OCSE	OE	Prom.		OCSE	OE	Prom.
Mondo	2,7	2,1	2,6	Paesi emergenti e in via di sviluppo		3,6	
Economie avanzate	1,4	0,9		Russia	1,1	2,3	1,0
USA	1,5	1,2	1,4	Cina	4,7	4,4	4,5
Giappone	1,0	0,7	1,3	India	6,1	5,7	7,3
Area Euro	0,9	0,6	0,4	Sudafrica	1,0		0,7
Germania	0,6	-0,1	0,1	Brasile	1,8	0,4	0,9
Francia	0,8	0,6	0,5	Turchia			2,6
<b>Italia</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	Commercio mondiale	2,7	1,9	2,2
Spagna	1,4	1,2	1,1				
Gran Bretagna	0,7	0,5	1,0				

Fonte: Oxford Economics, dicembre 2023; OECD, novembre 2023, Prometeia, dicembre 2023

- **Economia italiana**

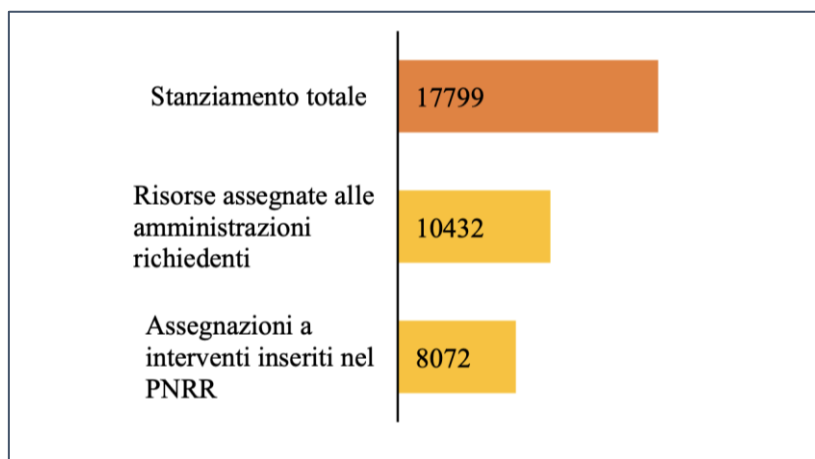
Se l'ipotesi recessiva sembra improbabile, per l'anno appena iniziato resta alto il rischio di stagnazione. Andamento positivo per il mercato del lavoro, con l'occupazione che aumenta (solo per gli uomini) e il tasso di disoccupazione in calo. Meno positivi i dati su export, che diminuisce, e produzione industriale, che registra un aumento congiunturale, ma sconta un calo annuale. Anche se l'Italia eviterà la recessione, dovrà comunque affrontare un 2024 sfidante, non solo per la situazione economica interna, ma anche per i possibili shock esterni derivanti dal contesto geopolitico. Si tratta di problemi che riguardano l'intera Eurozona, ma che nel nostro Paese rendono sempre più fondamentale implementare il PNRR per sostenere la crescita. Per il 2024 è prevista una crescita non brillante ma superiore a quella di altri paesi europei come Germania e Regno Unito. A pesare saranno gli andamenti di inflazione, tassi di interesse, mercato del lavoro, consumi, ma anche la velocità ed efficacia degli investimenti legati al PNRR.

- **Il PNRR per le infrastrutture**

Con il DL n. 50/2022 è stato istituito il cosiddetto FOI (Fondo per le Opere indifferibili), una dotazione finanziaria iniziale (poi integrata) di 8,8 miliardi di euro dal 2022 al 2027 per garantire ai soggetti attuatori del PNRR, e in generale, ai soggetti titolari di investimenti pubblici per la realizzazione di opere e infrastrutture, le risorse indispensabili per avviare le procedure di gara relative alle nuove opere previste dal piano, evitare che gli aumenti dei prezzi dovuti all'inflazione abbiano impatti sui cronoprogrammi e sugli impegni acquisiti.

Secondo le indicazioni rilasciate a novembre 2023 dalla Corte dei Conti<sup>1</sup>, nel complesso il Fof è dotato di 17,8 miliardi di cui assegnati 10,4 e di questi il 77% destinati a progetti legati al PNRR. All'interno di questi circa la metà (4,5 miliardi) è stata destinata agli interventi sulla infrastruttura ferroviaria e, quindi, il 54% al Soggetto attuatore RFI.

**Tabella 2 – FOI, stanziamento totale e assegnazioni**  
(valori in milioni di euro)



Fonte: Corte dei conti su dati RGS

**Tabella 3 – Le opere piemontesi finanziate dal PNRR e PNC**  
(Piano Nazionale Complementare)

OPERE	AVANZAMENTO 2023 SU 2022	COSTO OPERA (mln €)	QUOTA FINANZIATA DAL PNRR (mln €)
<b>Ferrovie</b>			
	<b>Tot. ferrovie</b>	<b>9.916,66 mln €</b>	<b>3.919,38 mln €</b>
• Corridoio Mediterraneo: potenziamento tecnologico Torino- Padova	SI	770,84	34,97
• Completamento tecnologico della direttrice Torino-Padova	SI	80	1
• Corridoio Reno- Alpi: nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi	SI	7.461,53	3400,35
• Corridoio Reno-Alpi: quadruplicamento Tortona-Voghera e opere prioritarie	SI	600	36,98
• Velocizzazione linea Torino- Genova: 1° fase potenziamento tecnologico e rettifiche di tracciato	SI	65	14,99
• Potenziamento ed ammodernamento rete ferroviaria Torino-Ceres e Canavesana	SI	350	140,5
• Elettrificazione Ivrea-Aosta	SI	110	83,6

<sup>1</sup> <https://www.corteconti.it/Download?id=10780016-439c-460b-8e9b-57b583738508>

• Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto	SI	36	22,06
• Opere per eliminazione interferenze con viabilità linea Chivasso-Ivrea-Aosta	SI	15	4,22
• Potenziamento linea Fossano-Cuneo	SI	15,49	3,64
• Upgrading linea Ovada	SI	84,8	64,14
• Completamento fermate SFM Torino: fermate Dora e Zappata	SI	50	50
• Completamento fermate Torino 1° fase (Orbassano, S. Paolo, Borgata Quaglia)	SI	86	24,41
• Nuova fermata di Ferriera- Buttigliera	SI	23	8,5
• Potenziamento tecnologico nodo di Torino e linee afferenti	SI	89	16,73
• Linea veloce collegamento Porta- Nuova - Porta Susa	SI	80	13,29
<b>Viabilità</b>			
	<b>Tot. viabilità</b>	<b>215 mln €</b>	<b>115 mln €</b>
• Tangenziale di Asti sud ovest	SI	90	40
• Variante alla SP460 tra Lombardore e Salassa	SI	25	25
• SS11 Padana Superiore - Realizzazione strada extraurbana principale (tipo B) di collegamento tra i capoluoghi di provincia Novara e Vercelli - 1° lotto	SI	100	50
<b>Piattaforme logistiche intermodali</b>			
	<b>Tot. piattaforme logistiche intermodali</b>	<b>50 mln €</b>	<b>16,95 mln €</b>
• Scalo Torino Orbassano: ACC Torino Orbassano	SI	50	16,95
<b>TOTALE</b>		<b>10.181,66</b>	<b>4.051,33</b>

Fonte: Elaborazione propria su dati Rfi e Unioncamere Piemonte, 2022

- **L'importanza dei valichi alpini per l'export**

L'Italia è l'unico Paese europeo il cui confine Nord è pressoché totalmente connesso attraverso il transito alpino ed il suo export è per oltre il 60% rappresentato dall'interscambio con il resto dell'Europa, Germania e Francia in testa (fonte: Confindustria).

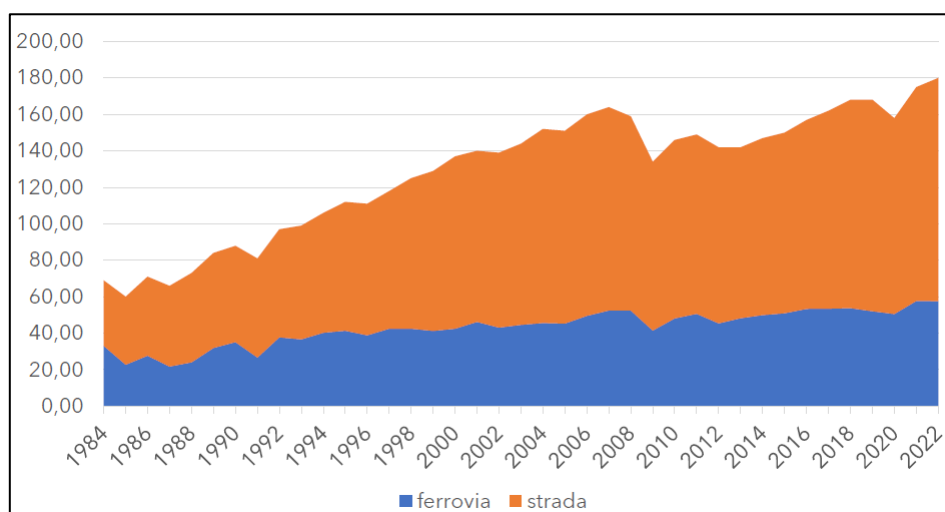
**Tabella 4 - Rilevanza per l'Italia degli scambi con i Paesi sui corridoi TEN-T**

	EXPORT		IMPORT	
	MLD di euro	In %	MLD di euro	In %
Mondo	622,6	100,0	654,2	100,0
Germania	77,4	12,4	90,7	13,9
Francia	62,3	10,0	48,4	7,4
Svizzera	30,9	5,0	18,4	2,8
Belgio	22,9	3,7	25,6	3,9
Paesi Bassi	18,5	3,0	36,5	5,6
Austria	14,3	2,3	14,2	2,2
Slovenia	7,0	1,1	6,7	1,0

Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati ISTAT

Questo rende evidente come la realizzazione di vie che consentano un attraversamento efficiente dell'arco alpino sia di interesse prioritario per l'economia italiana e piemontese. Sino agli anni Ottanta del secolo scorso si è mantenuto un equilibrio tra la quota di merci che viaggiavano su ferrovia (48%) e su gomma (52%) ai valichi alpini ma nel corso del tempo la forbice è progressivamente aumentata ed oggi il 32% delle merci viaggia su ferro mentre il 68% su gomma. Inoltre prima predominavano gli scambi verso la Francia, mentre ora il traffico si è spostato verso est con le relazioni Italia- Austria- Germania che pesano oltre il 50%, a fronte di una contrazione degli scambi Italia Francia (26%).

**Tabella 5 - Evoluzione del traffico alpino dal 1984 ad oggi**  
(valori in mln di tonnellate)



Fonte: Uniontrasporti su dati DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

Ma di che quantità stiamo parlando e quanto valgono queste merci?

Se analizziamo le quantità, a fronte di un interscambio commerciale con i Paesi dell'UE di poco meno di 220 milioni di tonnellate di merci, circa 180 milioni sono relativi ai primi 10 partner commerciali dell'Italia<sup>2</sup>. L'83% di queste merci si muove lungo gli assi terrestri e quindi attraversa i valichi, con la ferrovia che copre l'11% delle movimentazioni e la gomma il 71,1%.

Se parliamo di valore delle merci, l'interscambio commerciale con i Paesi dell'UE vale oltre 660 miliardi di euro, di cui 610 miliardi di euro in favore dei primi 10 partner commerciali<sup>3</sup>. In questo caso l'87,6% delle merci attraversa i valichi, con la quota su ferrovia al 4,3% e la gomma all'83,3% (dati Coeweb Istat).

I principali passaggi per il traffico merci lungo l'arco alpino sono otto: Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco, Sempione e Chiasso (stradale)/Luino (ferroviario), Brennero, Tarvisio e Villa Opicina. Il valico del Monte Bianco è solo autostradale e il Sempione è solo ferroviario. Tutti gli altri sono percorribili sia su gomma sia su treno.

Guardando i dati relativi ai traffici sui singoli valichi, la situazione è abbastanza variegata: i valichi più performanti sono il Sempione e il Gottardo con il 70% delle merci trasportate su ferro al Gottardo e il 90% al Sempione; questo grazie anche alle scelte di incentivazione del trasporto ferroviario che la Svizzera ha voluto dare nel corso degli anni.

Buone anche le performance al Brennero e Tarvisio con quote di merci su ferro di oltre il 60%, mentre per quanto riguarda i valichi monitorati in OTI Piemonte, al Moncenisio circa il 20% delle merci viaggia su ferro e questa percentuale scende al di sotto del 10% al Monte Bianco e al Gran San Bernardo.

In Italia e in Piemonte si stanno facendo grandi investimenti per il miglioramento della rete infrastrutturale e funzionali ad un concreto shift modale, ma questi lavori hanno un impatto sull'efficienza del trasporto ferroviario merci stesso, perché provocano durante i lavori stessi degli extra-costi per le compagnie ferroviarie e delle perdite di fatturato.

Le più importanti criticità rilevate ai valichi nel corso del 2023 riguardano:

- Monte Bianco: soggetto a chiusure programmate per attività di manutenzione (stop di tre mesi all'anno per 18 anni). Confindustria Valle d'Aosta ha stimato un calo del Pil del 9,8% in Valle d'Aosta e nell'intero Nord-Ovest del 5,4%. Parliamo quindi di un impatto stimato di 11 miliardi di euro in 18 anni.

---

<sup>2</sup> 1. Francia, 2. Germania, 3. Spagna, 4. Austria, 5. Paesi Bassi, 6. Slovenia, 7. Belgio, 8. Polonia, 9. Ungheria, 10. Regno Unito.

<sup>3</sup> 1. Germania, 2. Francia, 3. Spagna, 4. Paesi Bassi, 5. Svizzera, 6. Belgio, 7. Regno Unito, 8. Polonia, 9. Austria 10. Romania.

- Moncenisio/ Frejus: chiuso per frana ad agosto 2023 con previsione di ripristino del traffico a fine 2024;
- Colle di Tenda: da quando il cantiere è stato chiuso per un evento franoso nell'ottobre 2020, i ritardi si sono sempre più accumulati;
- Gran San Bernardo: Limitazioni notturne ai mezzi con altezza superiore ai 3 mt.
- Gottardo: chiusura parziale per deragliamento ad agosto 2023 e riapertura a pieno regime prevista per settembre 2024.

In particolare, le criticità al Frejus e al Gottardo sono quelle che colpiscono maggiormente i traffici poiché incidono sui due corridoi ferroviari europei TEN-T che attraversano il Piemonte, il Mediterraneo e il Reno- Alpi.

**La questione dell'attraversamento dei valichi alpini in condizioni di sostenibilità ambientale ed efficienza operativa è, quindi, una questione strategica e di rilevanza europea che deve essere posta al centro dell'agenda politica nazionale perché di cruciale importanza per il benessere e la competitività dell'economia nazionale.**

- **Logistica e retroportualità**

Altro importante tema e grande potenzialità per il Piemonte è l'istituzione della **«Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova»**. Le ZLS sono state introdotte dalla Legge n.205 del 27 dicembre 2017 e rappresentano un'opportunità per lo sviluppo produttivo e logistico, garantendo benefici alle imprese interessate in termini di semplificazioni amministrative ed agevolazioni fiscali. Il Decreto Legge n. 109/2018 (Decreto Genova) istituisce la ZLS - Porto e Retroporto di Genova comprendente:

- i territori portuali e retroportuali del **Comune di Genova**;
- i retroporti di **Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure**.

Le ZLS sono composte da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e interporti.

La Legge 9 novembre 2021, n. 156, di conversione, con modificazioni del cd "Decreto Infrastrutture" modifica il Decreto Genova, introducendo la possibilità di **individuazione di ulteriori siti retroportuali**. A dicembre 2021, la Regione Piemonte ha quindi indetto un bando per l'individuazione di ulteriori ambiti territoriali aderenti ai seguenti criteri:



- essere ricompresi in una distanza massima di 180km dal Porto di Genova (calcolata lungo le direttrici autostradali e/o ferroviarie della Rete TEN-T principale o di adduzione);
- essere sedi di scali ferroviari/intermodali merci attivi o in prossimità massima di 10 km dagli stessi e/o essere in prossimità di casello autostradale o comunque trovarsi ad una distanza massima di 10 km da un casello autostradale.

Nel febbraio 2022, la Regione Piemonte ha reso noti i **12 siti** risultati idonei:

- Nella Provincia di Alessandria: **Basaluzzo, Borghetto di Borbera, Casale Monferrato, Castelletto Monferrato, Castelnuovo Scrivia, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scrivia, Silvano d'Orba, Tortona;**
- Nella Provincia di Asti: **Asti e Villanova d'Asti;**
- Nella Provincia di Cuneo: **Mondovì.**

Questi si vanno ad aggiungere a quelli già ricompresi nella «ZLS Porto e Retroporto di Genova» e gli interporti di **SITO di Orbassano** ed il **CIM di Novara**. Inoltre, si attende che i 14 siti siano formalmente riconosciuti all'interno della ZLS Porto e Retroporto di Genova.

Il 2023 si è caratterizzato per le lunghe attese e continui appelli da parte delle tre regioni, Piemonte, Liguria e Lombardia, caratterizzando di fatto il focus della quinta edizione degli **Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest**, durante il quale i tre presidenti di regione hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta finalizzata alla realizzazione di una strategia logistica retroportuale interregionale.

**Il 2 aprile 2024 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il DPCM n.40/2024 recante il regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS).** Il decreto, che entrerà in vigore il 17 aprile 2024, intende creare condizioni favorevoli - in termini economici, finanziari e amministrativi - per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove.

Il regolamento definisce, in particolare, le modalità per l'istituzione della ZLS (comprese le ZLS interregionali), la durata (non inferiore a 7 anni e rinnovabili per ulteriori 7 anni), i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area ZLS e le misure di organizzazione e di funzionamento della ZLS<sup>4</sup> e le misure di semplificazione applicabili.

---

<sup>4</sup> L'amministrazione è affidata ad un Comitato di indirizzo composto da specifici rappresentanti di enti territoriali ed enti pubblici ed è prevista anche l'istituzione di una Cabina di regia ZLS presieduta dal Ministro per gli Affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR con compiti di coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS.

In particolare, le nuove imprese e quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche o di investimenti di natura incrementale, il regolamento prevede in sintesi le seguenti misure di semplificazione:

- sono ridotti di un terzo i termini in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); in materia di autorizzazione paesaggistica; in materia di concessioni demaniali portuali;
- i termini previsti per eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta, comunque denominati, la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso di competenza di più amministrazioni sono ridotti della metà;
- i termini previsti per il rilascio di autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, delle amministrazioni centrali, nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie sono da considerarsi perentori e, decorsi inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole.

Sebbene l'approvazione del Regolamento sia un primo passo in avanti per l'istituzione delle ZLS, essenziale per raggiungere gli obiettivi di attrattività e competitività che le Regioni auspicano. Le agevolazioni e i benefici che interesseranno le imprese aderenti alle ZLS avranno un conseguenziale impatto in termini di sviluppo produttivo ed economico, soprattutto di tipo occupazionale, con un incremento delle esportazioni e dei traffici internazionali, nonché crescita degli investimenti.

Il Piemonte, quarta regione italiana per numero di esportazioni nonché bacino dei principali corridoi Ten-t, Mediterraneo e Reno-Alpi, sarà la porta di accesso e cuore della logistica europea, motivo per cui l'attivazione della Zona Logistica Semplificata è strategica ancor di più necessaria per il potenziamento dell'intero Nord-Ovest.

- **Protocollo di collaborazione tra le Confindustrie del Nord Ovest (Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta) sottoscritto nel 2022**

Nel 2022 le Confindustrie del Nord Ovest - Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta - hanno sottoscritto un **Protocollo di collaborazione** finalizzato a:

- strutturare un dialogo e la condivisione di strategie coordinate per l'interlocuzione verso Confindustria nazionale;
- definire di linee di indirizzo condivise nei rapporti con le Regioni e le Province Autonome sui seguenti temi: **Infrastrutture**, Salute e Sicurezza, Formazione e Politiche Attive del Lavoro, Ricerca e Innovazione, Energia, Ambiente, Sostenibilità e transizione energetica, Digitalizzazione;
- definire strategie comuni e interlocuzione con i relativi stakeholders sulle Politiche Europee e Risorse Comunitarie.

Con riferimento al tema delle Politiche Territoriali, le attività congiunte riguardano i seguenti temi: **Corridoi Europei, Infrastrutture, Portualità, Logistica e retroportualità, Pianificazione e marketing territoriale.**

- **Il nuovo servizio "Desk UE" nell'ambito della Delegazione di Confindustria Bruxelles.**

Confindustria Liguria, Confindustria Piemonte e Confindustria Valle d'Aosta hanno attivato a fine 2023 il nuovo servizio "Desk UE" nell'ambito della Delegazione di Confindustria Bruxelles. In particolare "Desk UE" mira ad essere di stimolo alla conoscenza e alla partecipazione delle imprese associate alle opportunità offerte dai programmi europei a gestione diretta e punto di riferimento per il monitoraggio e l'aggiornamento sui dossier legislativi di primario interesse per il tessuto imprenditoriale.

Più nello specifico, le attività gestite dal "Desk UE" sono:

- informazione e formazione mirata su opportunità di finanziamento a gestione diretta individuate sulla base delle peculiarità locali, anche attraverso l'organizzazione di incontri diretti e riservati;
- assistenza nell'individuazione della fonte di finanziamento più idonea all'idea progettuale, nel supporto alla costruzione di partenariati e all'accompagnamento nel processo di presentazione della proposta, avvalendosi delle reti, degli strumenti e del know-how disponibili nell'ambito dei progetti europei;
- attività di rappresentanza degli interessi locali in riferimento a tematiche legislative prioritarie, analisi di normative UE settoriali per anticipare le criticità e le opportunità delle evoluzioni future, prevedendo momenti di approfondimento specifici.

"Desk UE" si presenta, quindi, come un importante punto di riferimento per le imprese interessate a navigare il complesso mondo delle opportunità europee offrendo una serie di servizi mirati.

Nell'ambito delle attività del Desk EU, Confindustria Piemonte ha collaborato al documento di proposte realizzato da Confindustria **"Fabbrica Europa"** che contiene una serie di raccomandazioni per un'Europa competitiva in vista delle imminenti elezioni europee .

Le proposte hanno tutte un unico denominatore comune: **rimettere l'industria al centro dell'agenda europea, costruendo una forte politica industriale basata sulle tre declinazioni della sostenibilità** (ambientale, sociale ed economica) **e supportata da un adeguato livello di investimenti.**

In particolare in tema di infrastrutture e mobilità, il documento formula le seguenti proposte:

- **PROPOSTE IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE**

1. Creare un quadro normativo sinergico tra legislazione in materia di trasporti e in materia di ambiente, in grado di assicurare le condizioni di parità per le diverse tipologie di trasporto merci, e con particolare attenzione allo sviluppo del trasporto intermodale e del trasporto combinato.
2. Affrontare il grave problema della carenza di autisti degli automezzi pesanti per il trasporto merci e degli autobus.
3. Assicurare valutazioni di impatto solide e consultazioni sociali nel processo di policymaking degli strumenti volti alla progressiva riduzione dell'impronta CO2 del trasporto marittimo.

- **POLITICHE EUROPEE PER LA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA NELLA TRANSIZIONE VERDE**

1. Completare tempestivamente la rete transeuropea di trasporto (TEN-T).
2. Favorire una maggiore cooperazione tra i gestori delle reti ferroviarie volte a garantire l'armonizzazione delle regole tecniche e amministrative e di sicurezza, essenziale per conseguire l'interoperabilità dei diversi sistemi ferroviari nazionali.
3. Rinnovare ed aumentare la dotazione finanziaria del Meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility, CEF) come parte del prossimo QFP per il periodo 2028-2035, al fine di garantire un finanziamento adeguato per i progetti di infrastrutture di trasporto europee.
4. Stanziare quote di finanziamenti in grado di assicurare la manutenzione straordinaria degli asset infrastrutturali ferroviari esistenti.
5. Stanziare quote di finanziamenti in grado di assicurare l'adeguata diffusione delle stazioni di ricarica e rifornimento per i carburanti alternativi in tutta Europa.
6. Garantire la disponibilità di un'adeguata quantità di carburanti alternativi.
7. Riconoscere a pieno il ruolo delle reti autostradali e degli aeroporti nella tassonomia europea.

- **PROPOSTE IN MATERIA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE**

1. Assicurare che le scelte di policy nell'ambito della mobilità siano supportate da solide valutazioni di impatto, e da un'ampia consultazione delle parti sociali.
2. Garantire un percorso di transizione verso la mobilità green che prenda in considerazione molteplici soluzioni, in linea con il principio della neutralità tecnologica.
3. Rafforzare e consolidare le sinergie tra attori pubblici e privati nell'attuazione delle disposizioni della nuova normativa europea sui trasporti, attraverso un approccio orientato alla catena del valore.

## **4. A CHE PUNTO SIAMO**

Dopo un 2022 caratterizzato dal problema del rincaro dei costi delle materie prime (in particolare l'acciaio) e dalla difficoltà di approvvigionamento dei materiali che, inevitabilmente, hanno inciso sull'avanzamento di molti cantieri infrastrutturali piemontesi, il 2023.

**Nel 2023 le opere complessivamente monitorate sono 69, 3 in meno rispetto al 2022 poiché concluse.**

### **4.1. ARTICOLAZIONE DELLE OPERE PER TERRITORIO**

Di seguito si riporta la mappa con le 69 opere monitorate in OTI Piemonte articolate per macro-aree. In grassetto blu sono evidenziate le opere comuni al [Libro Bianco 2022 sulle infrastrutture](#) di Unioncamere Piemonte.

## LE OPERE MONITORATE

### IVREA - TORINO

- 1) Autostrada A5 Torino-Aosta: messa in sicurezza
- 2) Chivasso: interconnessione con l'Alta Velocità
- 3) Ferrovia Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta: adeguamento**
- 4) Ferrovia Torino-Pinerolo: raddoppio
- 5) Metropolitana di Torino-Linea 1: completamento
- 6) Metropolitana di Torino-Linea 2: realizzazione**
- 7) Nodo idraulico di Ivrea: ricostruzione Ponte Ribes
- 8) Collegamento ferroviario Torino-Ceres (Aeroporto)
- 9) Passante ferroviario di Torino: completamento
- 10) Tangenziale di Torino: ammodernamento**
- 11) Tangenziale Est di Torino
- 12) Raddoppio traforo autostradale del Frejus
- 13) Interporto di Torino S.I.TO. Spa: potenziamento
- 14) Ferrovia Canavesana: elettrificazione**
- 15) Ferrovia Torino- Ceres: messa in sicurezza
- 16) SP565: rifacimento Ponte Preti**
- 17) SP460 Lombardore- Front- Busano: completamento
- 18) Nodo di Torino: sottopassi Baldissera, Maroncelli e Spezia**

### BIELLA- NOVARA- VERBANO CUSIO OSSOLA-VERCELLI

- 1) Ferrovia Biella-Novara: elettrificazione**
- 2) Ferrovia Novara-MXP-Seregno: variante Galliate**
- 3) Interporto Novara C.I.M. Spa: potenziamento
- 4) Nodo ferroviario di Novara**
- 5) Tangenziale di Romagnano
- 6) Superstrada 33 del Sempione**
- 7) Superstrada Novara-Vercelli**
- 8) Tangenziale di Novara: completamento**
- 9) Ferrovia Vignale-Oleggio-Arona: raddoppio
- 10) Ferrovia Santhià-Arona: riattivazione servizio**
- 11) Nuovo ponte sul Ticino Vigevano-Abbiategrosso
- 12) Stazione ferroviaria di Iselle: potenziamento
- 13) SS Lago Maggiore e gallerie Verbania e Cannero**
- 14) Ferrovia Biella-Santhià: ammodernamento**
- 15) Ferrovia Biella-Brianco: interconnessione con AV
- 16) Pedemontana Biella-A26-Romagnano-Ghemme**
- 17) Ferrovia Novara- Varallo: ripristino servizio**
- 18) SP11 Orfengo-Cameriano: miglioramento viabilità
- 19) SP527: adeguamento viabilità MXP - Oleggio**
- 20) Ferrovia del Sempione: nuovo tunnel**
- 21) Interporto DOMO 2**
- 22) SS232 Cossato- Mottalciata: connessione con A4**
- 23) SP400 Ponderano-Cerrione: raccordo con A4**
- 24) SP230 di Massazza: messa in sicurezza**



### CUNEO

- 1) Autostrada Asti-Cuneo**
- 2) Ferrovia Fossano-Cuneo: raddoppio
- 3) Ferrovia Torino-Savona: adeguamenti**
- 4) Polo logistico cuneese**
- 5) Tangenziale di Cuneo
- 6) Tangenziale di Fossano**
- 7) Traforo Armo-Cantarana**
- 8) Traforo del Tenda**
- 9) Variante di Demonte
- 10) SP662: raccordo con la A6 e Levaldigi**

### ALESSANDRIA - ASTI

- 1) Ferrovia Torino-Alessandria-Tortona: adeguamento
- 2) Polo logistico alessandrino
- 3) Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia
- 4) Uscite autostradali per traffico pesante lungo la A7**
- 5) Autostrada Predosa-Carcare-Albenga**
- 6) Autostrada A33 Asti-Cuneo: completamento
- 7) Ferrovia Tortona-Voghera: quadruplicamento
- 8) Ferrovia Acqui Terme- Genova: potenziamento
- 9) Ferrovia Casale Monf.to- Ovada: ripristino servizio**
- 10) Tangenziale Sud -Ovest di Asti: completamento**
- 11) SS457 Varianti Castell'Alfero e Calliano**
- 12) Autostrada A21: nuovo casello Villafranca d'Asti**
- 13) SP592 Nizza Monf.to- Canelli: ammodernamento**

### OPERE STRATEGICHE EUROPEE

- 1) Torino-Lione
- 2) Terzo Valico Appenninico
- 3) Posa della Banda Ultralarga
- 4) Traforo Monte Bianco: adeguamento raddoppio

Di seguito si riporta la descrizione di quanto accaduto nel 2023 per ciascun sistema infrastrutturale.

#### 4.1.1. IL CORRIDOIO TEN-T MEDITERRANEO

- **TORINO-LIONE**

Con riferimento al **collegamento ferroviario Torino-Lione**, anello centrale del Corridoio TEN-T Mediterraneo, proseguono, secondo i cronoprogrammi prestabiliti, sia i lavori per il completamento della tratta transfrontaliera con la costruzione del tunnel di base del Moncenisio, sia i lavori sulla tratta di accesso italiana da Torino a Bussoleno.

Riguardo la **tratta transfrontaliera** - ovvero i 65 km a cavallo tra Italia e Francia, comprensivi del tunnel di base di 57,5 km e delle stazioni internazionali di Susa e St. Jean de Maurienne – il 2023 è stato l'anno in cui i lavori per la realizzazione del tunnel sono entrati definitivamente nella fase esecutiva grazie al completamento dell'affidamento dei lavori civili. La costruzione dell'opera è ripartita in 12 cantieri operativi tra Italia e Francia.

I cantieri che risultano attivi a inizio 2024 sono Chiomonte, San Didero, Saint-Martin-La-Porte, Villarodin- Bourget/Modane, Saint- Julien- Montdenis, Saint- Jean- de- Maurienne, Villargondran, Salbertrand e Avrieux.

Più nello specifico, sulla **tratta transfrontaliera francese** sono in corso i lavori per l'interconnessione ferroviaria con la linea storica nell'area di Saint-Jean-de-Maurienne e proseguono i lavori di scavo, in tradizionale, dell'entrata del tunnel di base nel tratto di 2,8 km compreso tra il portale di ingresso francese a Saint-Julien-Montdenis in direzione di Saint-Martin-la-Porte. In riferimento allo scavo dei 23,1 km di tunnel di base tra Saint-Martin-la-Porte e Modane, si opera su due piattaforme di lavoro a Saint-Martin-la-Porte e a La Praz: si sta procedendo con la realizzazione di alcune gallerie logistiche per collegare i rami della discenderia esistente con il piazzale esterno e le caverne tecniche per il montaggio delle frese. Inoltre sono in corso i lavori per la realizzazione delle opere sotterranee e di 4 pozzi di ventilazione del tunnel di base in località Villarodin-Bourget / Modane e Avrieux ed, infine, si stanno portando a termine le attività per il completamento della circonvallazione di Modane (che consentirà di bypassare i centri cittadini di Modane e Fourneaux e sarà utilizzata per l'approvvigionamento del cantiere del tunnel di base a Villarodin Bourget/Modane) e la connessione con la A43.

Mentre, in riferimento alla **tratta transfrontaliera italiana**, i lavori per la realizzazione del tunnel di base in Italia partono dal cantiere di Chiomonte dove a novembre 2023 è terminato lo



scavo delle nicchie necessarie alla logistica dei veicoli all'interno della galleria Maddalena 1, ed ufficialmente il 18 dicembre 2023 è stato inaugurato il cantiere italiano del tunnel di base alla presenza del Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini. Il 4 marzo 2024, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, è stato firmato il Protocollo di Intesa tra la Regione Piemonte, l'Osservatorio Torino-Lione e il MIT, per le opere di accompagnamento. In particolare, si tratta dello stanziamento della seconda tranche di fondi pari a 50 milioni (in totale 96,6 milioni) a favore degli 11 comuni della Val di Susa che ne hanno fatto richiesta per la realizzazione di 32 progetti territoriali.

A Chiomonte è attivo anche il cantiere per il nuovo svincolo sull'autostrada A32, la cui realizzazione è delegata alla società autostradale SITAF, e che consentirà la movimentazione dei mezzi di lavoro senza impattare sulla viabilità locale.

Proseguono le attività per la rimozione dei materiali abbandonati in modo da rendere disponibile l'area in vista dell'insediamento del sito di smistamento e valorizzazione dei materiali di scavo proveniente dal cantiere italiano del tunnel di base.

Infine, in funzione della realizzazione dell'autoporto di Susa, sono in corso le demolizioni degli edifici esistenti e la predisposizione di tutti i sottoservizi, in precedenza era stata predisposta tutta la viabilità interna al cantiere, l'illuminazione e le recinzioni.

Il 29 marzo 2023 il CIPESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) ha dato il via libera allo stanziamento di 1,27 miliardi di euro a copertura del 3° lotto costruttivo della sezione internazionale (risultano finanziati complessivamente quattro lotti su cinque per un totale a carico dell'Italia di circa 4,3 miliardi di euro). Il provvedimento, che attua lo stanziamento previsto dalla Legge di Bilancio 2022, è destinato ai lavori per il completamento del tunnel di base.

Ad agosto 2023 i Presidenti delle delegazioni italiana e francese della Commissione intergovernativa sulla Torino Lione, a nome dei due governi, hanno sottoscritto l'accordo che consente di riutilizzare i materiali di scavo estratti nei cantieri della Torino-Lione oltre i confini nazionali per la costruzione dell'opera tra la Val di Susa e la Maurienne. L'accordo, redatto all'interno della CIG e poi approvato dai ministeri italiano e francese prima di tornare alla firma della Commissione, rende concreto il principio del "Cantiere unico" definito nel Trattato internazionale del 2012.

Le prossime fasi sulla tratta transfrontaliera vedranno entrare a pieno regime le 4 discenderie che costituiscono accessi per i mezzi di lavoro e si conteranno 15 fronti di scavo e 7 frese che avanzeranno in contemporanea per completare il tunnel dove passeranno i treni. Nel 2024 si completerà il collaudo delle frese che lavoreranno su territorio francese e

avanzerà il percorso di gara per le tecnologie ferroviarie del tunnel di base (gara lanciata a giugno 2023 con un bando europeo pari a 2 miliardi e 930 milioni di euro<sup>5</sup> e preceduta dalla presentazione, ad aprile 2023 a Bruxelles, delle linee guida) e sarà assegnata la valorizzazione dei materiali di scavo in Italia.

A gennaio 2024, i numeri dell'avanzamento generale sono i seguenti:

- scavati 35 km totali, circa il 22%, dei 162 km di gallerie previste per l'opera, una macchina complessa composta da due tunnel paralleli, 4 discenderie e 204 by-pass di sicurezza;
- realizzati 113 km di sondaggi geognostici e carotaggi in Italia e in Francia;
- superati i 13 km di scavo del tunnel di base;
- attivi 4 cantieri per lo scavo del tunnel di base, 3 in Francia e 1 in Italia, oltre ai cantieri per le opere all'aperto o connesse;
- oltre 2500 persone impiegate.

#### **Le opere terminate**

- a Saint-Julien-Montdenis i lavori della *tranchée couverte*, la galleria artificiale che costituisce la bocca d'ingresso del tunnel di base, sono terminati nell'autunno 2021;
- a Saint-Jean-de-Maurienne da metà giugno 2022 è attivo il nuovo hub multimodale provvisorio. La nuova stazione, i cui lavori erano partiti nel 2019, è stata realizzata da SNCF Réseau in convenzione con TELT per supportare i viaggiatori e mantenere l'operatività delle stazioni di autobus e treni durante la costruzione delle nuove linee. Sarà poi sostituita dalla nuova stazione internazionale definitiva;
- a Villargondran i lavori di rinforzo degli argini lungo il fiume Arc necessari a proteggere il bacino di Saint-Jean-de-Maurienne contro il rischio di inondazioni e, allo stesso tempo, a preparare la piattaforma che accoglierà le altre opere ferroviarie e tecniche della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, sono terminati nell'autunno 2021. Parallelamente lungo il fiume Arc, sul sito logistico di Resses d'en Bas, sono state eseguite le attività per adeguarlo ad accogliere parte del cantiere di gestione dei materiali di scavo del tunnel di base;
- in Francia, realizzate le discenderie, necessarie per avviare i cantieri nella montagna: Villarodin-Bourget/Modane (4.000 m, completati nel 2007), La Praz (2.480 m, completati nel 2009) e Saint-Martin-la-Porte (2.400 m completati nel 2010 e 1.800 m completati nel 2016);
- in Italia, completata nel 2017 la galleria geognostica di Chiomonte (Val di Susa, 7.020 m);
- Completate a Chiomonte a novembre 2023 le nicchie di interscambio all'interno della galleria Maddalena 1.

Per quanto riguarda la **tratta di accesso italiana** da Bussoleno a Torino, i lavori, in capo a RFI, prevedono:

- l'adeguamento della linea storica tra Bussoleno e Avigliana, attraverso interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico (finalizzati all'incremento della capacità della linea da 10 a 12 treni/ora/direzione e all'incremento delle prestazioni per il traffico merci in termini di sagoma P/C 80, modulo 750 metri e circolazione di treni pesanti fino a 2500 tonnellate), l'adeguamento dell'accessibilità alle fermate di

<sup>5</sup> Il 20 giugno 2023 l'Unione industriali Torino ha organizzato un incontro formativo dedicato all'avvio della gara per l'armamento ferroviario e l'attrezzaggio tecnologico della tratta internazionale della Torino-Lione.

Sant'Ambrogio, Borgone e Bruzolo, l'implementazione del sistema ERTMS L2<sup>6</sup> con contestuale realizzazione dell'ACCM sulla tratta<sup>7</sup> e il potenziamento della trazione elettrica. A giugno 2023, l'Unione Europea ha assegnato 44,5 milioni di euro per la prima fase di adeguamento dei 21,5 km di ferrovia tra Bussoleno e Avigliana;

- la realizzazione della nuova linea Avigliana- Orbassano, la cui opera principale è una galleria di 17 km, di cui 14 km sotto la Collina Morenica cui segue un tratto di 3 km di galleria artificiale. Attualmente è in corso la progettazione definitiva da parte di RFI, cui seguirà l'avvio dell'iter autorizzativo. L'obiettivo della realizzazione di tale tratta è l'aumento della capacità e la separazione dei flussi di traffico attraverso la realizzazione di una nuova coppia di binari. Previsto anche il potenziamento dello scalo di Orbassano, il cui progetto prevede la realizzazione di interventi infrastrutturali di adeguamento agli standard europei e potenziamento dei fasci a supporto delle aree logistiche (rif. pag. 34).

I cantieri dovrebbero partire nel 2025 con una durata stimata in 5 anni.

Si segnalano, invece, criticità nell'avanzamento dei lavori sulla tratta di accesso francese da Lione a Saint Jean de Maurienne, per la quale manca ancora il progetto. In occasione dell'ultima riunione della Conferenza Intergovernativa del 14 dicembre 2023, la delegazione di Parigi si è impegnata a presentare entro giugno 2024 una bozza dei progetti che intende realizzare tra il raccordo del tunnel di base con la stazione internazionale di Saint-Jean-de-Maurienne e Lione.

I rischi sono due, uno di natura economica legato alla possibile perdita dei finanziamenti europei CEF (programma Connecting Europe Facility), e uno di natura tecnica legato al fatto che i tempi per completare i lavori in Francia vadano oltre il termine del 2033, anno di messa in funzione del tunnel di base.

Non appena attivata, la nuova linea consentirà di togliere dalle strade oltre 1 milione di camion e di ridurre la CO2 di 1 milione di tonnellate all'anno.

#### **AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA (AFA)**

*L'Autostrada Ferroviaria Alpina è un servizio infrastrutturale per il trasporto combinato strada-rotaia tra Orbassano Terminal e Aiton Terminal, nell'alta valle della Maurienne, attraverso la galleria ferroviaria del Frejus. Il progetto nasce nel 2001 a seguito di una serie di incontri bilaterali dei governi di Italia e Francia per trovare soluzioni di trasporto più sicure (soprattutto per le merci pericolose) alternative rispetto al tunnel stradale del Frejus e sostenibili rispetto alla strada.*

<sup>6</sup> Il sistema - basato su standard europeo - permette ai treni dei diversi Paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate ed è capace di garantire la circolazione in sicurezza dei treni con l'adozione di funzionalità e tecnologie all'avanguardia.

<sup>7</sup> Gli Apparati Centrale a Calcolatore Multifunzione (ACCM) permettono di gestire e controllare la circolazione ferroviaria di interi nodi ferroviari, intere linee ferroviarie e stazioni.

*Ad agosto 2023 una frana nel comune di Saint-Andrè, nella Maurienne, ha causato la chiusura del traffico sia ferroviario che stradale tra Italia e Francia. Lato strada la circolazione è stata ripristinata nell'arco di un paio di settimane, mentre rimane chiuso il traffico ferroviario. Con il blocco dei TGV e dei Frecciarossa, oltre che dei 170 treni merci settimanali attivi sulla stessa linea, si sono registrate gravi ripercussioni per il territorio, con un aumento notevole del trasporto su gomma e una conseguente congestione del traffico. Il mondo economico piemontese ha manifestato grande preoccupazione per il blocco dei collegamenti con la Francia, che saranno ripristinati a ottobre 2024.*

*Naturalmente la chiusura dei traffici ferroviari ha comportato l'interruzione dell'operatività di Autostrada Ferroviaria Alpina: in occasione della 66° riunione della Commissione intergovernativa sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione, tenutasi il 14 dicembre 2023, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Salvini ha auspicato un rapido ripristino dei collegamenti transfrontalieri e sottolineato la necessità che i Ministeri accelerino la pubblicazione del bando di gara per la futura concessione del servizio ferroviario alpino. Bando che è stato poi effettivamente lanciato in data 17 gennaio 2024 per l'attribuzione del servizio dal 1° gennaio 2025.*

*È previsto il potenziamento del servizio in connessione con gli interventi che saranno realizzati sullo scalo merci di Torino-Orbassano nell'ambito della realizzazione della linea AC/AV Torino-Lione.*

Lato viabilità, i progetti riguardano il raddoppio del **traforo autostradale del Frejus**, uno dei principali collegamenti transalpini in termini di volumi di traffico, grazie alla realizzazione di una seconda canna, in direzione Italia - Francia, che consentirà di separare i flussi di traffico ottemperando, così, alle direttive comunitarie relative agli standard di sicurezza in galleria (il traffico non aumenterà poiché verrà mantenuta 1 corsia per senso di marcia).

La pandemia da Covid-19, le difficoltà di approvvigionamento dei materiali e la frana di agosto 2023 hanno causato un aumento dei costi di circa 21 milioni di euro (da 306 a 328) sul lato Italia e ritardi nella conclusione dei lavori, inizialmente prevista per la fine del 2023 ed ora slittata al 2024. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 agosto 2023, risulta il seguente avanzamento per lotti:

- opere genio civile galleria: lavori ultimati nel 2020;
- opere impiantistiche galleria: lavori in corso con ultimazione prevista nella primavera 2024. Dalla fine del 2023 hanno avuto inizio i test sugli impianti che sono propedeutici alle successive "prove in bianco" degli stessi;
- opere fabbricato e sistemazione piazzale T4: lavori in corso con ultimazione prevista nel 2024. In quest'ambito si segnala che le opere propedeutiche all'apertura al traffico della nuova galleria sono state ultimate a giugno 2023.

#### 4.1.2. IL CORRIDOIO TEN-T RENO-ALPI

La nuova linea AV/AC **Terzo Valico Appenninico** è l'infrastruttura chiave italiana per il completamento del Corridoio europeo che collegherà i porti liguri con l'area portuale di Rotterdam e consentirà di trasferire quote molto significative del traffico merci dalla strada al ferro, ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza dei viaggiatori tra le principali città del nord-ovest (Torino, Genova e Milano) ed in generale ad aumentare la capacità della rete ferroviaria esistente per il trasporto merci e passeggeri.

Dall'attivazione del Terzo Valico si stima che i treni merci saranno in media 110 al giorno in uno scenario standard di sviluppo dei porti liguri, per quanto riguarda il traffico passeggeri è stimato in 72 treni al giorno.

L'opera si sviluppa fra Tortona e Genova per 53 km complessivi di cui 36 km in galleria e insiste sui territori di 14 comuni della Città Metropolitana di Genova e della Provincia di Alessandria. I 17 km all'aperto si trovano principalmente all'estremità nord della linea, dalla piana di Novi Ligure a Tortona, dove seguono lo stesso tracciato della linea attuale. Per quanto riguarda le linee ferroviarie esistenti, il Terzo Valico è connesso:

a sud con gli impianti ferroviari dell'area di Genova, con i bacini portuali di Prà e del Porto storico e con la linea per Savona;

- a nord, a Novi Ligure con le linee in direzione di Alessandria, Torino e Novara e a Tortona con le linee in direzione di Milano.

La pendenza massima del Terzo Valico è del 12,5‰, così come quella dei trafori alpini del San Gottardo e del Ceneri. Questo, unitamente al raggio di curvatura di 3,5 km e al modulo di 750 metri, permetterà sia la circolazione di treni merci a standard europeo e più competitivi rispetto al trasporto su strada, sia l'aumento di produttività del treno: con un solo locomotore sarà infatti possibile trainare treni di peso fino a 1.750 tonnellate, che oggi richiedono l'uso di due locomotori, con un dispendio energetico quindi molto minore.

La velocità dei treni merci sarà di 100-120 km/ora e quella dei treni passeggeri di 200-250 km/ora, con limitazioni a 100-160 km/ora nei tratti di collegamento con la rete esistente.

A regime il Terzo Valico assicurerà tempo di percorrenza di 50 minuti tra Torino e Genova e tra Milano e Genova.

L'opera, articolata in sei lotti costruttivi (Delibera CIPE n. 84/2010), prevede la realizzazione di interventi relativi sia alla linea ferroviaria, sia all'adeguamento della viabilità esistente. Il progetto prevede la realizzazione di tre gallerie naturali e una artificiale in particolare le gallerie naturali sono nell'ordine a partire da Genova:

- la galleria Campasso, lunga 716 metri, nel comune di Genova;
- la galleria di Valico, lunga circa 27 km, nei comuni di Genova, Campomorone e Ceranesi in Liguria (nella provincia di Genova), e Fraconalto, Voltaggio, Gavi e Arquata Scrivia in Piemonte (nella provincia di Alessandria);
- la galleria Serravalle, lunga circa 7 km, nei comuni di Serravalle Scrivia e Novi Ligure in provincia di Alessandria.

Le due gallerie più lunghe sono a doppia canna, unite tra loro ogni 500 metri dai by-pass e la galleria di Valico prevede anche quattro punti intermedi di accesso, le finestre, anche queste realizzate in galleria (Polcevera, Cravasco, Castagnola e Val Lemme). Le principali opere completate inerenti alla parte sotterranea sono le Finestre, la galleria Campasso, la galleria di Serravalle e la galleria di Pozzolo (quest'ultima tra l'uscita nord della galleria Serravalle e Tortona). Mentre per la galleria di Valico, ad ottobre 2022, è stato abbattuto un nuovo diaframma tra Polcevera e Cravasco che ha consentito di avere un tracciato di circa 11 km senza interruzioni dall'imbocco del Terzo Valico a Genova.

Ad oggi l'avanzamento complessivo dello scavo delle gallerie è pari a circa l'86% (75,4 km) su un totale di 88 km di opere in sotterraneo.

Per quanto riguarda le opere all'aperto a dicembre 2023 è stata riattivata la tratta Rivalta – Tortona a singolo binario, che costituisce la parte terminale del Terzo Valico dei Giovi, e che ha permesso la messa in servizio del tratto di linea Novi Ligure – Tortona. Contestualmente è stato realizzato l'innesto del Terzo Valico dei Giovi in corretto tracciato sulla linea storica Alessandria-Piacenza in corrispondenza di bivio Tortona e gli interventi del PRG di Rivalta Scrivia che consistono nell'adeguamento della capacità dello scalo esistente al fine di garantire un modulo di stazionamento di 750 m, con la realizzazione di 4 binari a modulo e l'attivazione del nuovo apparato tecnologico ACC di Rivalta Scrivia.

Ad oggi sono in corso le lavorazioni di completamento per l'attivazione della stazione di Rivalta Scrivia al servizio passeggeri e del raddoppio della tratta Rivalta – Tortona.

Sul fronte delle opere compensative sono previsti importanti interventi di adeguamento e miglioramento delle viabilità ordinarie oltre che interventi su acquedotti/impianti fognari e altre opere (parcheggi, interventi di permeabilità, etc).

Per quanto riguarda il **nodo ferroviario di Novara**, posto all'incrocio tra i due corridoi europei TEN-T Reno- Alpi e Mediterraneo, gli interventi si collocano nel disegno più ampio di realizzazione e completamento della rete ferroviaria europea e sono strettamente legati

allo sviluppo dell'interporto CIM, all'adeguato del terminal dell'Autostrada Viaggiante (RoLa) da Novara a Friburgo in Brisgovia e degli altri raccordi attivi nel nodo ferroviario.

L'opera più significativa è rappresentata dalla realizzazione di una nuova bretella a servizio dei treni merci che consentirà di liberare la Novara- Domodossola e la stazione di Novara, che resterà principalmente a servizio dei treni passeggeri. La bretella partirà a nord di Novara, nei pressi di Vignale, dove si staccherà dalla linea Novara-Domodossola e passando sotto l'autostrada A4 e la linea ad alta velocità Torino-Milano, raggiungerà direttamente lo scalo di Novara Boschetto.

Il potenziamento del nodo ferroviario comprende anche importanti investimenti complementari soprattutto dal punto di vista della viabilità (è prevista la realizzazione di una bretella stradale per collegare direttamente a nord del capoluogo la strada statale 229 del lago d'Orta con la 32 Ticinese attraverso un doppio sottopassaggio per superare i binari della Novara-Domodossola e della Novara-Arona).

La progettazione definitiva di una prima macrofase di interventi sul Nodo di Novara con costo stimato pari a circa 190 M€ (costi 2020), sulla quale è stato avviato l'iter autorizzativo (CSLLPP e VIA, quest'ultima ancora in corso), è stata articolata in due sottofasce per tenere conto del finanziamento disponibile come indicato nel Contratto di Programma (CdP) MIT-Rfi:

- la prima relativa agli interventi compatibili con la copertura finanziaria disponibile pari a 83,1 M€ (soppressione P.L. e realizzazione precedenza modulo 750 m a Vignale e prima fase PRG Boschetto su attuale ACEI);
- la seconda comprendente i restanti interventi non finanziati (bretella merci Vignale-Boschetto e PRG Boschetto con nuovo ACC). Con l'aggiornamento 2023 del CdP 2022-26, il progetto è stato oggetto di rimodulazione del finanziamento, per l'importo in riduzione di 77,4 M€.

Nel contempo, la necessità di conseguire i primi obiettivi di adeguamento infrastrutturale del Nodo in tempi coerenti con gli scenari connessi con l'attivazione del Terzo Valico dei Giovi, ha determinato l'individuazione di un primo pacchetto di interventi mirato all'adeguamento a modulo 750 metri di alcuni binari di Novara Boschetto, da eseguirsi sull'apparato esistente, per i quali a dicembre 2023 è stato consegnato il Progetto Definitivo.

Per quanto riguarda la **linea Tortona- Voghera** gli interventi previsti sono volti al quadruplicamento dei 16 km di tracciato, prevalentemente in affiancamento ai binari

esistenti, che consentirà la separazione dei flussi di traffico tra i collegamenti Torino/Alessandria-Piacenza e le relazioni Milano-Genova, garantendo una riduzione delle interferenze negli impianti ed un contestuale incremento di capacità da 10 treni/h a 20 treni/h per direzione.

Nel corso del 2023 sono proseguiti i lavori per il completamento delle opere prioritarie (PRG e ACC Tortona), mentre in aprile è stato pubblicato il Dossier finale con le determinazioni conclusive del Dibattito Pubblico. È in corso l'adeguamento del progetto a seguito degli esiti del Dibattito. Il costo dell'intervento è stimato in 600 milioni di euro di cui disponibili 21 milioni.

Sul potenziamento della **linea ferroviaria Acqui Terme- Ovada- Genova**, le opere previste sono:

- interventi di manutenzione straordinaria (conclusi): ad agosto 2023 sono stati eseguiti interventi di rinnovo di oltre 12 km di binario nella tratta tra Borzoli e Mele, di impermeabilizzazione delle arcate del viadotto Visone, tra le stazioni di Prasco e Visone con demolizione e rifacimento della massicciata e del binario, demolizione e ricostruzione completa di tre ponticelli nella tratta Ovada – Acqui, consolidamento del rivestimento in muratura nella galleria Del Ciso, ristrutturazione degli impalcati dei due sottovia posti ai lati della stazione di Ovada Nord e interventi ai deviatori di Borzoli. La linea ha riaperto l'11 settembre 2023.
- interventi per il miglioramento della regolarità del servizio (di prossimo avvio): a luglio 2023 sono state avviate le progettazioni riguardanti gli interventi per il ripristino della regolarità del servizio. In particolare, si prevede entro il primo semestre 2024 l'avvio dell'iter autorizzativo relativo al progetto della Galleria Artificiale di Mele e dei restanti interventi. Per quanto riguarda gli interventi presso Campo Ligure, è in corso la Progettazione Definitiva con previsione di avvio lavori entro il 2024.

Resta confermato sia il cronoprogramma che prevede l'ultimazione dei lavori nel 2026, sia i costi che ammontano a 84 milioni di euro, interamente finanziati anche tramite fondi PNRR.

Con riferimento potenziamento della **linea ferroviaria del Sempione**, i lavori previsti sulla tratta Iselle- Domodossola sono:

- la realizzazione di interventi diffusi per l'efficientamento delle stazioni di Iselle, Preglia e Varzo, con la realizzazione dei sottopassi di stazione e la posa di nuove comunicazioni nonché la velocizzazione a 60 km/h di quelle esistenti, ove possibile;



- la realizzazione del nuovo Posto di Comunicazione di Mognatta al fine di poter sfruttare nella tratta Varzo-Mognatta entrambi i binari per il transito di treni con sagoma P/C80;
- il raddoppio per circa 2,5 km della tratta Domodossola-Domo Il, fino al ponte sul fiume Toce.

Sulla tratta Domodossola-Sesto Calende è previsto l'adeguamento a sagoma P/C80.

A maggio 2023 è stato confermato l'avvio dei lavori di potenziamento infrastrutturale e adeguamento prestazionale della linea nel 2024; lo scenario di attivazione degli interventi è previsto nel 2028, in coerenza con gli accordi fra Italia e Svizzera.

Nessun aggiornamento, invece, per quanto riguarda l'ipotesi di realizzazione del nuovo tunnel di 11 km, per bypassare la galleria elicoidale di Varzo, un imbuto per la circolazione dei treni.

Dal punto di vista dei servizi di trasporto afferenti al sistema infrastrutturale dedicato al Corridoio Reno-Alpi, OTI Piemonte monitora le linee ferroviarie Casale Monferrato - Mortara e Novara- Varallo.

Per quanto riguarda la linea di 28,4 km tra **Casale Monferrato e Mortara** (parte dell'asse Vercelli- Alessandria- Genova), il servizio è stato riattivato l'11 settembre 2023, 11 anni dopo la sua chiusura, grazie agli interventi di ammodernamento realizzati da RFI e ad un investimento aggiuntivo di 6 milioni di euro da parte della Regione Piemonte per l'inserimento nel nuovo Contratto di servizio con Trenitalia della linea.

Mentre per quanto riguarda la linea **Novara- Varallo**, a gennaio 2023 è stata avviata un'analisi congiunta con Regione Piemonte e Agenzia della Mobilità Piemontese, per l'individuazione dei desiderata della Regione in tema di possibili ripristini del servizio. La linea in oggetto è stata individuata come candidata idonea alla ripresa del servizio, ma con livello di priorità inferiore ad altre linee. Tempi e costi di riattivazione sono da definire in relazione al modello di esercizio atteso.

#### 4.1.3. IL SISTEMA AEROPORTUALE

In relazione alle opere di adduzione ai nodi aeroportuali, il quadro è il seguente.

Con riferimento al **collegamento ferroviario Torino- Ceres** per il collegamento con l'Aeroporto di Caselle, a gennaio 2024 sono terminati i lavori per il collegamento diretto tra il centro della città, l'aeroporto e le valli di Lanzo. Il servizio è gestito da Trenitalia, con SFM 4 e 7 sino a Ciriè e un servizio di ricucitura tra Ciriè e Germagnano. La tratta Germagnano-Ceres rimane transitoriamente interrotta in attesa degli upgrading tecnologici ed infrastrutturali a cura di RFI. Sul percorso della linea ferroviaria, a regime nel 2027, verranno instradate le ulteriori linee SFM 6 e SFM 3, che arriveranno fino alla stazione di Caselle Aeroporto. Le SFM 4 e 7, invece, arriveranno fino a Germagnano, mentre tra Germagnano e Ceres sarà previsto un collegamento con 8 coppie di treni al giorno.

I lavori hanno riguardato la realizzazione di una galleria di oltre 3 km a doppio binario a partire dalla stazione Rebaudengo Fossata, sotto Parco Sempione, sotto corso Grosseto e sotto largo Grosseto, ove la nuova tratta si immette sulla linea storica.

Oltre alla nuova fermata Corso Grosseto, realizzata in corrispondenza dell'area del mercato rionale di via Lulli, sono state completate le opere di ammodernamento del tratto di galleria storica in direzione Venaria Reale e della Fermata Rigola Stadio. Il costo complessivo dell'intervento è stato di 230 milioni di euro, a cui ha contribuito la Regione, che ha integrato oltre 33 milioni di risorse proprie lo stanziamento iniziale, cresciuto negli anni a causa dei rincari delle materie prime e delle più recenti normative sulla sicurezza, che hanno reso necessari ulteriori interventi sui binari per rendere maggiormente efficiente e stabile la connessione con la linea storica.

Per quanto riguarda i collegamenti con l'aeroporto di Cuneo Levaldigi, si segnalano avanzamenti lato ferrovia sulla **linea Fossano- Cuneo** in cui si stanno realizzando interventi di potenziamento infrastrutturale. È, infatti, in corso una seconda fase di lavori che prevede la soppressione di tre passaggi a livello. Inoltre, RFI sta potenziando la tratta per la riclassificazione della massa assiale a 22,5 t/asse, compatibile con gli standard europei per il traffico merci. Per consentire questo potenziamento infrastrutturale RFI ha programmato diverse interruzioni della circolazione sulla tratta dal 2023 al 2025, perché è necessario intervenire alle opere d'arte lungo la linea (ponti, ponticelli, sottopassi, ecc.), affinché siano adeguati al nuovo carico dei treni merci, in analogia a quanto già realizzato nella tratta Trofarello-Fossano negli anni precedenti. Il 27 luglio 2023 è stato presentato il piano

strategico per il rilancio dell'aeroporto di Levaldigi, che prevede tra l'altro l'interscambio tra lo scalo e la ferrovia Cuneo-Torino. Una project review del raddoppio della tratta sarà possibile a seguito della definizione da parte della Regione Piemonte del modello di esercizio atteso. I costi complessivi ammontano a circa 92 milioni di euro. L'Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 Mit-Rfi include le seguenti opere:

- gli interventi nella stazione di Centallo e la progettazione del raddoppio con un finanziamento di 15,49 milioni di euro;
- soppressione degli ultimi 3 PPLL nel comune di Centallo stimati in 23,4 M €, di cui finanziati 21,5 M €;
- il raddoppio della tratta Fossano- Madonna dell'Olmo i costi ammonterebbero a 76,53 milioni di euro, interamente da reperirsi.

Del costo complessivo 15 mln sono stati spesi per il raddoppio di un tratto di 2,5 km nell'area di stazione Centallo (stanziati da Rfi) e 21,5 mln sono disponibili per la soppressione dei PPLL nel comune di Centallo.

Lato viabilità, invece, nel 2023 è rimasto fermo **il progetto di nuovo raccordo della SP662 con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi** in cui nel corso del 2023 un breve tratto è stato sottoposto al rinnovo della pavimentazione stradale.

Per quanto riguarda i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, restano fermi sia i lavori di adeguamento della **linea ferroviaria Novara-Malpensa e variante di Galliate** - il cui progetto è fermo al CIPESS per la mancanza dei finanziamenti necessari alla sua realizzazione, pari a 87 milioni di euro – sia i lavori sulla **SP527** su cui sono previsti interventi di **adeguamento della viabilità tra Malpensa e Oleggio**.

#### 4.1.4. IL SISTEMA DEGLI INTERPORTI MERCI

Segnale positivo per i tre principali nodi logistici regionali di S.I.TO di Orbassano, C.I.M di Novara e il polo logistico alessandrino.

L'interporto **S.I.TO di Torino – Orbassano** è un sistema organico ed integrato di servizi di logistica a servizio del sistema produttivo e rappresenta un nodo strategico di scala regionale per la distribuzione delle merci anche grazie agli ottimi collegamenti con la rete ferroviaria e stradale. L'interporto si sviluppa su oltre 3 milioni di mq e fornisce servizi di stoccaggio, gestione e preparazione ordini, picking, confezionamento e pre-produzione, controllo di qualità di merci e prodotti che vanno dall'agroalimentare al farmaceutico, dall'automotive all'hi-tech. Sito Logistica è la società che gestisce la logistica nell'ambito del terminale intermodale e il terminale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA).

I progetti di sviluppo del polo logistico si collocano nel disegno complessivo di sistema ferroviario europeo TEN-T poiché l'interporto è parte integrante del progetto di collegamento AV/AC Torino-Lione. Il pacchetto di lavori, orientati sia all'ammodernamento delle aree interne sia al potenziamento del raccordo con lo scalo RFI, è stato avviato a marzo 2022 ed è finanziato dal MIT e da S.I.TO.

Nello specifico i lavori riguardano l'allungamento dei binari per poter accogliere treni più lunghi (da 550 e 750 mt) e più pesanti e la realizzazione di 10.000 metri quadrati di nuovi piazzali. Sono previsti tempi di realizzazione di due anni e investimenti per 3 milioni di euro.

Nei pressi dell'area a sud del terminale è quasi completata la realizzazione di un nuovo piazzale di circa 3.500 metri quadrati. Sono iniziati i lavori inerenti l'armamento ferroviario, le opere consistono nello spostamento della radice del fuso dei binari "operativi" del piazzale. Sono inoltre iniziate le attività che prevedono l'allungamento sul lato nord del terminale dell'interporto, in particolare dei due binari operativi. Sempre sul lato nord del terminale si è proceduto con la realizzazione di un'area pavimentata di circa 5.800 mq. Tale opera consta di due aree con funzioni differenti: la prima di circa 4.300 metri quadrati, la seconda di circa 1.500 metri quadrati. A dicembre 2023 l'avanzamento dei lavori è poco oltre il 60%, la fine dei lavori è prevista entro il primo semestre del 2024.

Finpiemonte Partecipazioni, per far crescere l'Interporto, ha realizzato un piano industriale per un hub di logistica intermodale che è stato condiviso con la Regione Piemonte: il piano industriale 2025 si basa su sei punti per un budget da acquisire da quasi 150 milioni di euro e prevede la realizzazione di investimenti cruciali per potenziare il sito logistico. Tra gli interventi più importanti vi sono l'aggiornamento del Piano degli Insedimenti Produttivi

(PIP) per consentire l'attività di packaging e confezionamento e l'ammodernamento ed estensione del terminal ferroviario in modo da creare una grande piattaforma intermodale. Previsti anche investimenti per la connettività e per le energie alternative.

A completare il progetto anche la creazione di un'Academy per le professioni della logistica. L'interporto S.I.TO (insieme al CIM di Novara) sono inseriti nell'elenco di aree che la Regione Piemonte ha trasmesso al Governo e candidate a diventare Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova".

Parallelamente stanno proseguendo i lavori per la realizzazione della nuova linea SFM5 Torino San Paolo – Orbassano che si svilupperà all'interno dell'impianto di Torino Orbassano, dove si attesteranno i treni metropolitani, per poi inserirsi nel nodo di Torino e raggiungere Porta Susa e Stura. A ottobre 2023 sono partiti i lavori per la realizzazione della fermata S. Luigi di Orbassano, stazione capolinea della futura linea, che sarà conclusa nel 2026. Il progetto, con un investimento di 40 milioni di euro, è in parte finanziato dai fondi PNRR.

Il **Centro Intermodale Merci di Novara (CIM)** è un nodo logistico di fondamentale importanza per i traffici dall'Italia verso tutta l'Europa poiché situato all'incrocio tra il Corridoio Europeo TEN-T Mediterraneo ed il Corridoio Reno-Alpi. Il centro intermodale è stato costituito nel 1987 e da allora la sua posizione nel panorama degli interporti italiani si è sempre più consolidata e rafforzata, soprattutto per quanto riguarda l'attività intermodale. Oggi il CIM si estende su una superficie di 600.000 mq con un terminale di cui un terzo è destinato allo scambio con sette binari da 650 metri, quattro da 400 metri, gru semoventi, 76.000 mq magazzini destinati alla logistica, uffici ed un raccordo allo scalo ferroviario del Boschetto. Sono insediate oltre 40 aziende che danno lavoro a più di 750 persone, tra diretti e indiretti e vengono gestiti oltre 60 coppie di treni settimanali. I lavori di potenziamento del CIM riguardano sia le aree interne allo scalo, sia esterne.

- **Lavori interni allo scalo.** La società di gestione Combiconnect - che fa capo a Hupac SA, la quale detiene la maggioranza del capitale sociale di CIM dall'ottobre 2021 - nel maggio 2023 ha condiviso con CIM l'avvio di un ampio programma di potenziamento degli impianti ferroviari con il rinnovo dell'armamento ferroviario di ingresso al terminal e le relative opere di rimozione dell'esistente e di bonifica dell'area.

Nel corso del 2023 si sono conclusi gli interventi di riorganizzazione della viabilità di accesso al terminal intermodale e realizzazione dei portali OCR (Optical character recognition) stradali per la lettura automatizzata dei dati identificativi delle Unità di

Trasporto Intermodale in transito. È stato anche avviato l'iter autorizzativo per la realizzazione di un nuovo parcheggio "safe & security" per 350 mezzi pesanti in prossimità del casello dell'autostrada A4 Torino-Milano.

Nel corso del 2024 si realizzeranno ulteriori interventi di ampliamento del terminal intermodale e realizzazione di automazione di processo attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici a supporto dell'operatività.

- **Progetto di ampliamento.** Nel 2021 le società Develog S.r.l. e Centro Interportuale Merci CIM S.p.A. hanno sottoscritto un Protocollo di intesa per lo sviluppo di un polo d'interscambio integrato di rango superiore per le aree CIM ambiti T3a e T3b e ad aprile 2022 è stata annunciata la realizzazione del un nuovo insediamento logistico, tra il casello autostradale di Novara Est e il centro abitato di Pernate, che costituirà l'ampliamento del CIM al quale si raccorderà con un piazzale di sosta e servizi per operatori e autotrasportatori.

A fine gennaio 2023 la Giunta del Comune di Novara ha approvato il Piano strategico di sviluppo industriale redatto da CIM Spa e da Develog che sancisce l'avvio dell'iter che ha consentito nel dicembre 2023 di sottoscrivere in parte tecnica l'Accordo di pianificazione tra i Comuni di Novara e Galliate, la Provincia e la Regione, propedeutico al successivo permesso di costruire.

I lavori di potenziamento del CIM sono anche strettamente connessi alle opere in capo a RFI che ha approvato i progetti di bretella per collegare a nord il nodo ferroviario con lo scalo merci e la ricollocazione del terminal dell'autostrada viaggiante (RoLa) (v. nodo ferroviario di Novara).

- **Altre progettualità.** Da fine 2023 il CIM è coinvolto nel progetto "KEYSTONE", cofinanziato dalla Commissione Europea e dal Governo del Regno Unito, con l'obiettivo di collegare tutte le piattaforme informatiche della filiera della spedizione di merci, dal camion alla dogana, alle forze dell'ordine con l'obiettivo di garantire una migliore sicurezza. CIM inoltre è partner e beneficiario del progetto CEF "VERKKO", che ha come obiettivo la digitalizzazione dei flussi ferroviari in/out dal terminale intermodale per mezzo di nuove tecnologie di lettura OCR.

Sia il CIM di Novara, sia S.I.TO di Orbassano sono inseriti nell'elenco di aree che la Regione Piemonte ha trasmesso al Governo per l'ampliamento della Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova". Grazie a questo ampio programma di interventi, il CIM e in generale tutto il quadrante novarese vedrà accrescere ulteriormente la sua vocazione di corridoio merci al centro delle grandi direttrici

ferroviarie sia internazionali con il Sempione sia nazionali con la trasversale transpadana.

L'areale del Basso Piemonte riveste un ruolo nevralgico negli scambi commerciali da e verso i porti liguri e il Nord Europa, lungo l'asse Genova – Rotterdam, e possiede una vocazione naturale come retroporto della Liguria. Per queste ragioni in questo territorio si è creato un vero e proprio **polo logistico** con l'interporto di Rivalta Scrivia gestito dalla Società Katoen Natie, il Terminal intermodale Rail Hub Europe, l'interporto di Arquata Scrivia, le aree logistiche di Pozzolo Formigaro e Spinetta Marengo in cui si sono insediati e si insedieranno nei prossimi mesi operatori logistici importanti che necessiteranno di nuova manodopera a beneficio dell'occupazione.

L'offerta logistica è completata da tre scali merci, quello di Casale Monferrato, Novi Ligure e Alessandria Smistamento. Con riferimento a quest'ultimo - di proprietà di RFI, Mercitalia Logistics e Trenitalia – al Commissario Straordinario di Governo Calogero Mauceri (già Commissario per il nodo ferroviario di Genova e Terzo Valico e la tratta italiana della linea AC/AV Torino-Lione) è affidato il progetto di sviluppo e rilancio, in un'ottica di maggiore connessione dell'area con i porti liguri.

Sono due le possibili funzioni ipotizzate per lo scalo di Alessandria: una di gateway o hub con la possibilità di scambio intermodale gomma-ferro con la rottura di carico dei trasporti da e per il terminal di Alessandria, in ambito nazionale sia internazionale; la seconda è quella del retroporto con la possibilità di scambio intermodale gomma-ferro per le merci originate o dirette verso i porti di Genova e Savona/Vado Ligure e l'ipotesi di rottura di carico con rilancio su ferro verso l'estero per i soli servizi generati dai due porti liguri. Dopo che nel settembre 2022 il Commissario Straordinario ha incaricato RFI di realizzare il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), a marzo 2023 è stato firmato il Protocollo che dà il via allo sviluppo dello scalo. Il protocollo, della durata di 36 mesi, è costituito da due fasi:

- la prima fase (conclusa a dicembre 2023) ha visto la realizzazione da parte di RFI del PFTE del nuovo Terminal, per definire costi e tempi dei futuri interventi in coerenza con lo sviluppo dei traffici conseguenti la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi. Il PFTE è stato pubblicato il 4 marzo 2024 a seguito del quale è stato lanciato il bando di gara, che si chiuderà il 3 giugno 2024, per la redazione del Masterplan.
- la seconda fase vedrà la definizione del piano per la realizzazione del nuovo polo di interscambio modale per la gestione coordinata e integrata dei flussi di traffico delle

merci e la conclusione è prevista entro dicembre 2024. Un tavolo tecnico sarà poi dedicato al controllo delle fasi di avanzamento delle varie attività.

Il protocollo di intesa ha un valore di 250 mln € di investimenti. Ulteriori 15 mln € sono stati stanziati nell'ambito del precedente protocollo del 2016, per la realizzazione del cosiddetto "Progetto Condiviso" che riguarda 11 comuni piemontesi interessati dal Terzo Valico, per il loro potenziamento infrastrutturale e turistico.

Lo sviluppo del polo logistico è strettamente connesso all'avanzamento dei lavori per la realizzazione del Terzo Valico - a gennaio 2024 sono stati inaugurati i primi 8,5 km della nuova linea tra Rivalta Scrivia e Tortona e la fine dei lavori è prevista entro il 2025 - la cui attivazione genererà ricadute positive in termini di efficientamento nel trasporto di merci e persone, competitività e connessione tra territori.

Per quanto concerne l'area del verbanico cusio-ossola e, in particolare, **l'interporto DOMO 2**, a settembre del 2023 si è conclusa una parte dei lavori realizzati dalla società tedesca CargoBeamer che ha pronti nuovi investimenti in Ossola. La società, infatti, prevede di installare la propria tecnologia con i moduli per lo scarico/carico dei treni con traslazione orizzontale, trasformando Domodossola in un hub/gateway centrale per le rotte intermodali del traffico transalpino. Dal 1° gennaio 2024 le attività di manovra ferroviaria di Domo 2 saranno gestite da Cargo Rail Italy, controllata di Captrain Italia (a sua volta parte del gruppo Sncf) attiva in questo ambito dal 2011. Nell'impianto la società impiegherà 3 locomotori di manovra e circa 30 addetti, che si troveranno a gestire un traffico che a oggi in media conta circa 90 coppie di treni al giorno, ma che potrà aumentare anche nell'ambito del recente memorandum siglato tra i governi di Italia e Svizzera.

In merito ai progetti di sviluppo della rete ferroviaria, connessi e a supporto dell'operatività dei nodi logistici, il quadro è il seguente.

Con l'avvio dell'operatività del terminal portacontainer di Vado Ligure, nel dicembre 2019, le Regioni Piemonte e Liguria hanno deciso di investire nel potenziamento della **linea ferroviaria Torino- Fossano- Mondovì- Savona** e in particolare sulla tratta Fossano – San Giuseppe di Cairo. A seguito di un protocollo di intesa sottoscritto a giugno 2022, è in corso un gruppo di lavoro composto dalle due regioni, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e RFI, che ha come obiettivo la definizione della domanda potenziale su ferro e il Quadro Esigenziale (atteso per marzo 2024) destinato ad essere input per uno sviluppo di un successivo Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP).



RFI ha terminato l'adeguamento a massa assiale D4 (22,5 t/asse) per la tratta Trofarello-Fossano (del valore di 7,2 milioni di euro), così da consentire il transito ai treni merci con il massimo carico ammesso in Europa. Mentre la tratta Torino-Trofarello era già adeguata, la tratta sino a S. Giuseppe di Cairo è prevista in completamento entro il 2030. Infine, la tratta sino a Savona sarà realizzata in coerenza con gli esiti del gruppo di lavoro citato in precedenza.

L'adeguamento prestazionale richiede una verifica di tutte le opere d'arte lungo la linea (ponti, sottopassi, ecc.) ed eventuali rinforzi per sostenere l'incremento di carico.

Per quanto riguarda la **stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia**, essa rappresenta un nodo importante del sistema logistico piemontese poiché collegata all'omonimo interporto grazie ad una bretella di 9 km, alla SS211 Novi Ligure – Tortona e al casello autostradale di Tortona (a circa 5 km dal terminal ferroviario) sul crocevia delle autostrade A7 Milano-Genova e A21 Torino- Piacenza. Attualmente nella stazione di Rivalta Scrivia sono presenti quattro raccordi ferroviari che la collegano all'interporto di Rivalta S.p.A e al Rivalta Terminal Europa (esercitato da Rail Hub Europe), che dispone di un terminal dotato di 5 binari sotto gru della lunghezza di 750 m. Gli interventi prioritari riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario per consentire il transito di convogli avendo massa per asse di 22,5 tonnellate. I lavori di adeguamento sono articolati in fasi:

- riattivazione della tratta Rivalta- Pozzolo e contestuale allungamento di due binari gestiti con l'apparato tecnologico attuale di Rivalta;
- attivazione di un nuovo apparato tecnologico;
- completamento del PRG di Rivalta con 4 binari a 750 m. con collegamento a binario unico lato Pozzolo e collegamento lato Tortona e successivo completamento in coerenza con l'attivazione della nuova linea del Terzo Valico dei Giovi.

A giugno 2023 durante il sopralluogo da parte della commissione regionale trasporti è stato aggiornato il programma dei cantieri che prevede la fine dei lavori per dicembre 2025. Il sopralluogo ha toccato diversi punti della grande opera che impiega 5 mila lavoratori, compresi quelli delle aziende dell'indotto, e che si trova all'84% di avanzamento totale degli scavi. Al campo di Novi Ligure vi è stata una presentazione del progetto da parte di Rfi (Rete ferroviaria italiana) e da parte di Webuild che guida il General contractor che

realizza l'opera per conto di Rfi. Quindi vi è stata la visita del cantiere all'interno della galleria di Serravalle e della nuova stazione di Rivalta Scrivia.

A dicembre 2023 grazie all'attivazione della prima tratta della linea Alta Velocità/Alta Capacità del Terzo Valico dei Giovi, alla conclusione dei lavori infrastrutturali e tecnologici tra Pozzolo Formigaro e Rivalta Scrivia e ai nuovi impianti tecnologici di circolazione di Rivalta Scrivia e Novi Ligure, è tornata operativa la tratta ferroviaria Novi Ligure-Pozzolo Formigaro-Rivalta Scrivia.

Sulla **linea ferroviaria Torino- Alessandria- Tortona**, nel 2023 vi è stato l'avvio dei lavori di adeguamento e nel corso dell'anno si sono susseguite chiusure programmate delle stazioni di Tortona ed Alessandria per permettere le attività di cantiere atte all'innesto con la linea del Terzo Valico. Sono in corso di realizzazione gli interventi di adeguamento a modulo 740 metri e sono in progettazione gli interventi di adeguamento a sagoma P/C 80.

Nessun avanzamento e restano fermi alla fase di proposta lo sviluppo del **polo logistico cuneese**, a supporto dell'operatività della piattaforma Maersk di Vado Ligure (attiva dal 2019), la realizzazione delle **uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7 dei Giovi** e il progetto di nuova **superstrada tra Orfengo e Cameriano**, nel novarese, per la quale si è registrato un aumento dei costi del doppio (da 50 a 100 milioni) e un cronoprogramma di inizio lavori slittato di un anno.

#### 4.1.5. IL SISTEMA DEI VALICHI ALPINI

Le criticità più importanti nel 2023 hanno riguardato i più importanti valichi che consentono al Piemonte e all'intero Paese di collegarci verso il cuore dell'Europa attraverso la Francia, ovvero il traforo autostradale del Monte Bianco, il traforo del Frejus e il Colle di Tenda.

Sul **traforo autostradale del Monte Bianco** si segnalano le pesanti ricadute connesse ai lavori di rifacimento della volta e del manto stradale che comporteranno la chiusura del traforo per 4 mesi all'anno per 18 anni. L'intera operazione di manutenzione programmata comporta un investimento complessivo di 48 milioni di euro, sostenuto da Traforo del Monte Bianco - GEIE e ripartito in parti uguali tra le 2 società, italiana e francese, che gestiscono il tunnel. Sui costi pesa la presenza di amianto riscontrata a inizio lavori, che richiede più tempo e l'adozione di misure precauzionali onerose.

Questi lavori, comunque, non risolverebbero i problemi del traforo che sono legati alla vetustà dell'opera, inadatta agli attuali camion per il trasporto merci, più grandi rispetto al passato (adesso se due camion frigoriferi si incrociano in direzioni opposte non riescono a passare).

Per queste ragioni, da più parti, è emersa la necessità di realizzare il raddoppio del tunnel, realizzando una seconda canna parallela a quella attuale. Lo stesso presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, ha esposto la problematica al suo omologo francese, e il presidente di Confindustria Piemonte, Marco Gay, ha sottolineato l'importanza di questo progetto in relazione all'entrata in funzione, nei prossimi 10 anni, della linea Torino-Lione e del Terzo Valico Appenninico, che daranno nuovo impulso allo sviluppo industriale della logistica del Piemonte e dell'intero Paese.

Il progetto di raddoppio del traforo (per metà italiano e per metà francese), è sostenuto dal Governo italiano, ma non da quello francese che, invece, sostiene che il raddoppio comporterebbe un aumento dell'inquinamento. È da sottolineare, al contrario, le attese a motore acceso (che nei periodi di punta arrivano fino a 3-4 ore) sono certamente più nocive del traffico scorrevole che sarebbe garantito dalla nuova infrastruttura e che il transito nel tunnel sarebbe consentito solo a veicoli meno inquinanti. Inoltre a novembre 2023, il ministro francese Clemente Beaune ha confermato che la priorità del Governo è quella di accelerare i lavori e gli sforzi per concludere le linee ferroviarie tra Italia e Francia, quindi il raddoppio della linea autostradale del Monte Bianco ad ora è accantonata.

Confindustria Valle d'Aosta si è espressa più volte a favore del progetto e il Presidente Francesco Turcato ha ribadito la necessità di realizzare la seconda canna, anche in relazione alla chiusura programmata per i lavori di manutenzione. Inoltre il Presidente della Regione Valle d'Aosta, Renzo Testolin, ha ribadito l'importanza della sicurezza nell'ambito dei trafori internazionali.

A livello complessivo, nel 2023 le esportazioni della Valle d'Aosta sono calate del 21,1% rispetto all'anno precedente pari a 755 milioni (rispetto ai 957 milioni nel 2022) e i dati forniti dal Centro studi di Confindustria confermano che *“il costo in termini di valore aggiunto di una nuova chiusura del traforo del Monte Bianco della durata di un anno potrebbe essere di circa il -2,2% del valore aggiunto regionale. Se la chiusura fosse di tre mesi (il periodo previsto nel 2023), l'impatto economico sarebbe pari al -0,54%. Ricordando che questo effetto negativo sul Pil annuo regionale verrebbe subito dalla Valle d'Aosta per 18 anni consecutivi, l'impatto cumulato in questo lungo periodo sarebbe di -9,8 punti percentuali”*. Inoltre, la frana che ad agosto 2023 ha coinvolto la Valle della Maurienne interrompendo la circolazione nel tunnel del Frejus, ha causato il riversarsi dell'intero traffico veicolare (soprattutto di mezzi pesanti) sul traforo del Monte Bianco, il quale ha registrato forti disagi per la circolazione. Per sostenere questi nuovi flussi ed evitare un blocco totale dei confini italiani alpini sul versante francese, è stato concordato il posticipo della chiusura programmata del tunnel autostradale. In occasione della frana, è emersa ancora di più la necessità di valutare con estrema attenzione la realizzazione della seconda canna e, più in generale, di considerare la strategicità del sistema dei valichi alpini, asset fondamentale per lo sviluppo del sistema logistico ed industriale italiano. A settembre 2023 il Presidente di Confindustria Valle d'Aosta, Turcato, e la Direttrice, Giorgia De Fabritiis, in un incontro con il Vice Presidente del Consiglio, Tajani, hanno evidenziato la necessità di definire tempi e costi per la realizzazione della seconda canna, fondamentale per evitare il contraccolpo pesantissimo dovuto ai 72 mesi di chiusure in programma. Anche il Presidente di Confindustria Piemonte, Marco Gay, ha ribadito che *“il tunnel del Monte Bianco è un fattore strategico per il Paese, attorno al quale bisogna costruire un dibattito industriale con un impatto politico ed economico”*.

Anche sul **Frejus** il 2023 è stato un anno particolarmente critico: la linea ferroviaria storica e la linea stradale sono state coinvolte in una frana nel mese di agosto. Saranno avviati ad autunno 2024 i cantieri per la riapertura della ferrovia e, contestualmente, si stanno realizzando i lavori per la messa in sicurezza della parete della montagna di La Praz dalla quale si sono staccati 15 mila metri cubi di rocce che dovrebbero concludersi nel primo

semestre del 2024. Per la completa rimessa in opera dell'autostrada è stata ipotizzata la fine dell'anno.

Spostandoci nell'area cuneese proseguono con ritardi i lavori di adeguamento agli standard di sicurezza in galleria sul **tunnel stradale del Colle di Tenda**. L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova canna monodirezionale in direzione Italia-Francia per separare i flussi di marcia e nell'allargamento del tunnel esistente in direzione Francia-Italia. I lavori dell'opera - ripresi a novembre 2021 sul lato italiano e ad aprile 2022 sul lato francese, in seguito alla sospensione causata dalla tempesta di ottobre 2020 che ha causato il crollo del tratto di strada che si trova all'uscita del traforo in Francia - proseguono sia sul versante francese che su quello italiano.

A luglio 2023 è stato infranto l'ultimo diaframma della nuova galleria, la cui riapertura al traffico potrebbe anche slittare oltre giugno 2024. Conclusa questa prima fase potranno partire i lavori di adeguamento del traforo storico.

Nel frattempo si è in attesa dell'apertura del nuovo tunnel in "modalità cantiere" (fissata ad ottobre 2023 e poi slittata a dicembre), che permetterebbe un transito contingentato mentre il cantiere è ancora aperto. A gennaio 2024, il Presidente Cirio ha incaricato il Politecnico di Torino di redigere uno studio in grado di scongiurare l'obbligo del senso di marcia alternato una volta che il tunnel sarà aperto alla circolazione.

Poi, entro l'estate 2024, a lavori terminati, la circolazione sarà comunque consentita a senso unico alternato con inevitabili lunghe attese per il via libera, e solo quando sarà riammodernato il vecchio tunnel la circolazione sarà davvero normalizzata. Per quanto riguarda le opere da realizzare, sono da iniziare i lavori di messa in opera e in sicurezza del nuovo tunnel, senza dimenticare l'avvio dei lavori, ancora da fissare, per il recupero della vecchia galleria, e devono essere realizzati 13 by-pass che dovranno collegare le due canne. Il 6 ottobre 2023 la società Edilmaco, appaltatrice dell'opera, a fronte di un importo complessivo di 255 milioni di euro, lievitato per l'aumento dei costi di quasi 50 milioni rispetto al preventivo iniziale, ha garantito il:

- completamento rivestimenti definitivi nuova galleria direzione Francia e completamento assemblaggio ponte di scavalco del Rio della Cà: entro il 31 dicembre 2023;
- completamento di entrambe le deviazioni degli imbocchi della galleria storica e di nuova realizzazione lato Francia: entro il 30 aprile 2024;
- completamento di tutti i lavori finalizzati al ripristino della circolazione del collegamento internazionale: entro giugno 2024;

- termine di tutti i lavori contrattuali: entro giugno 2025.

Inoltre il Viceministro del Mit, Edoardo Rixi, in occasione della Conferenza intergovernativa a Roma ad ottobre 2023 ha dichiarato che serviranno altri 80-100 milioni (per il 58% a carico dell'Italia e il 42% a carico della Francia) per realizzare i lavori di adeguamento nel vecchio tunnel con una previsione di fine lavori in autunno 2026.

Per quanto riguarda il quadrante nord-orientale e, in particolare gli accessi sud al valico del Sempione, si segnalano rallentamenti circa il progetto di raddoppio della **linea ferroviaria Vignale- Oleggio- Arona**: entro il 2023 era atteso lo studio di fattibilità, ma ad oggi il PFTE del PRG di Oleggio, per l'adeguamento del modulo dei binari di incrocio allo standard europeo di 750 m, è ancora in corso. L'intervento è inserito nell'Aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026 tra Mit e Rfi con un costo complessivo di 424 milioni di euro di cui ne risultano finanziati solo 13,96 milioni.

Non risultano, invece, avanzamenti relativamente a:

- lavori di **potenziamento dell'imbarco autotreni della stazione di Iselle di Trasquera**, lungo la ferrovia Briga-Domodossola (si segnala invece il potenziamento del servizio passeggeri tra Domodossola e Briga);
- **riapertura della linea Arona – Santhià**. Ad ottobre 2023, in una petizione lanciata su Internet, sono state raccolte le firme di quasi 3.000 persone che hanno chiesto la riapertura della linea, ad oggi risulta ancora chiusa. A fine dicembre 2023, FS ha stanziato 5 milioni di euro per la redazione del progetto di fattibilità entro il 2024.

Lato viabilità, sono proseguiti i lavori lungo la **SS33 del Sempione**: dal 2022 al dicembre 2023 sono diversi i cantieri attivi, che prevedono sia chiusure di tratti, con deviazione sulla viabilità provinciale, che riduzione delle corsie. Il più impattante è quello che interessa il tratto, in direzione nord, tra le uscite di Premosello e Anzola, dove sono in corso le operazioni di demolizione di due viadotti all'altezza del km 102, nel territorio di Ornavasso. Contestualmente Anas ha eseguito la sostituzione delle barriere di protezione laterali in tratti saltuari della SS33, sia in direzione nord che sud, tra Ornavasso e Villadossola e lavori di adeguamento della galleria "Montecrevola", che rientra nella rete stradale transeuropea.

Il completamento dei lavori è previsto entro marzo 2024 e, compatibilmente con le operazioni di collaudo delle opere, la riapertura al traffico del tratto tra Premosello Chiovenda e Anzola d'Ossola è prevista entro aprile 2024.

Segnali positivi anche sulla **SS34 del Lago Maggiore** per la messa in sicurezza della strada: dopo solo un anno e mezzo dall'avvio delle opere, si è completato circa il 60% dei 18 interventi previsti, prevedendo la loro ultimazione completa nel 2025.

I Comuni interessati dagli interventi sono Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero Riviera e Cannobio, con il comune di Verbania nominato soggetto sub attuatore delle opere previste, per 25 milioni di euro (fondi CIPE).

Ad oggi sono stati ultimati di fatto 13 interventi (uno nel Comune di Verbania, due nel Comune di Ghiffa, due nel Comune di Oggebbio, due nel Comune di Cannero- più uno di pronto intervento - e cinque nel Comune di Cannobio) e sono in fase di chiusura tre cantieri nel Comune di Cannero Riviera. Gli ultimi due cantieri in opera sono nel Comune di Cannobio e sono quelli tecnicamente più complessi. Quello vicino al confine è stato concluso alla fine del 2023 mentre quello per la realizzazione di una galleria paramassi richiede, visto la tipologia d'intervento, tempi più lunghi. I lavori (stimati in 4.6 milioni di euro) in quota sono iniziati e a conclusione degli stessi, si darà poi avvio alla realizzazione della galleria paramassi.

La Variante di Demonte e il traforo Armo- Cantarana, che nel corso del 2022 erano risultati fermi, nel 2023 hanno visto uno sblocco.

Per la **Variante di Demonte** è stato approvato, a settembre 2023, un emendamento nell'ambito del decreto legge ASSET per l'individuazione di un commissario straordinario che è stato nominato a marzo 2024 con l'obiettivo di favorire la soluzione e la velocizzazione per la realizzazione dell'opera.

È stata anche data la garanzia delle risorse, che rispetto ai 50 milioni già stanziati dall'Anas andranno aggiornate al rialzo (+30-40%) per coprire i rincari delle materie prime nel settore edilizio. La fase realizzativa dell'opera è finanziata nell'ambito del prossimo aggiornamento del Contratto di programma stipulato con Anas per gli investimenti sulla rete stradale di interesse nazionale. Un passaggio fondamentale, richiesto al Ministero dell'Economia e delle Finanze, affinché i fondi siano immediatamente previsti in questa legge di bilancio.

La Commissione Europea ha però richiesto una compensazione dell'opera per un intervento indiretto sul Sito di interesse comunitario (Sic), cioè una modifica del percorso nel tratto dopo il Castello che attraversa il torrente Kant e va a ricongiungersi con la statale 21 del Colle della Maddalena, oltre l'abitato di Demonte.

Il completamento della progettazione definitiva e l'avvio delle procedure approvative erano previsti entro la fine del 2023 con l'obiettivo di appaltare l'opera nel 2024.

Mentre per **il traforo Armo- Cantarana** a dicembre del 2023 l'opera è stata inserita sia dalla Regione Piemonte, così come la Liguria tra le priorità della programmazione presentate ad ANAS. Il Presidente della Regione Piemonte, Cirio, e l'Assessore regionale alle infrastrutture, Gabusi, hanno dichiarato che la progettazione inizierà entro la fine del 2024 con una previsione di inizio lavori nel 2026. Resta da sciogliere il nodo dei finanziamenti: l'intervento viene quantificato in 440 milioni (lievitati rispetto ai 304 stimati in era pre-Covid); trovate le risorse bisognerà poi fare i conti con i tempi di realizzazione: nel 2020 venivano calcolati in poco più di tre anni, secondo una ottimistica stima. Tempi che comunque non escluderebbero una soluzione alternativa al traffico della SS28.

Semaforo verde sulla SS27 del Gran S. Bernardo e sull'Autostrada A5 Torino- Aosta.

In merito alla realizzazione della **variante alla SS 27 del Gran S. Bernardo**, ad aprile 2023 i lavori sono stati affidati alla ditta D'Agostino costruzioni generali Srl e il cantiere è ripartito. L'opera principale è la galleria di Etroubles lunga 3.800 metri di cui 870 ancora da scavare. A settembre sono stati completati i lavori di sistemazione di gran parte dell'opera che hanno coinvolto una delle arterie stradali più importanti della Valle d'Aosta. Il progetto di completamento ha mantenuto il tracciato e le opere d'arte previste, apportando solo alcune modifiche tecniche di modesta entità. L'ultimazione è prevista nel 2025 e costi che ammontano a 127.627.00 euro.

Cantieri sbloccati sulla **Autostrada A5 Torino- Aosta** per la messa in sicurezza di un tratto autostradale soggetto a frana nel comune di Quincinetto: a maggio 2023 è stato inviato il progetto esecutivo al ministero delle Infrastrutture. Ad ottobre la giunta piemontese ha dato il via libera alla commissione giudicatrice per l'assegnazione dell'appalto, e entro il primo trimestre 2024 dovrebbero partire i lavori, per un totale di 13 milioni di euro.



#### 4.1.6. IL SISTEMA PEDEMONTANO

Per quanto riguarda il quadrante settentrionale del Piemonte e, in particolare, l'area biellese e novarese il quadro è il seguente.

**La Pedemontana piemontese** costituisce il ramo occidentale della Pedemontana Veneto-Lombarda-Piemontese e ha l'obiettivo di collegare il biellese con la A4 Torino- Milano e la A26 Genova Voltri-Gravellona lungo un percorso che tocca le località di Santhià, Biella, Masserano, Gattinara e Ghemme.

L'intervento consiste nella realizzazione di un collegamento complessivo di circa 40,5 km di cui solo la tratta tra Masserano e Ghemme è stata finanziata ed in capo ad ANAS.

Dopo un 2022 di incertezze (dovute ai rincari dei materiali che hanno comportato un aumento dei costi di quasi 180 milioni di euro, e al rischio di perdere i fondi già ottenuti), a febbraio 2023 il Cipess - con delibera n. 2 dell'8 febbraio 2023, pubblicata nella Gazzetta Italiana n. 93 del 20 aprile 2023 - ha approvato il progetto definitivo della "Pedemontana piemontese - Collegamento tra l'A4 (Torino-Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri-Gravellona Toce) in località Ghemme, tratta Masserano-Ghemme - lotto 1, stralcio 1 e stralcio 2" con uno stanziamento di circa 384,5 milioni di euro.

A maggio Webuild e la sua partecipata Cossi Costruzioni si sono aggiudicate i lavori per 284 milioni di euro per la realizzazione del Lotto 1, Stralcio 1 e Stralcio 2. Il controvalore della commessa è di 284 milioni di euro. Il contratto prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione di 15km circa di strada extraurbana principale, a due carreggiate separate e con due corsie per ogni senso di marcia, che andranno a collegare i comuni di Masserano e Ghemme, in Piemonte. Prevista anche la realizzazione di 6 viadotti e 6 cavalcavia, per complessivi 1,5km di lunghezza.

A giugno del 2023 è arrivato il via libera al contratto per i lavori della Pedemontana. Dopo mesi di stallo si è sbloccato il progetto e ora Anas ha firmato il contratto per la conclusione della progettazione e la realizzazione dell'opera attesa da decenni.

Finalmente c'è un appalto, un'impresa incaricata di concludere la progettazione e far partire il cantiere. E soprattutto c'è una data per la fine dei lavori che dureranno 1800 giorni. Ad agosto 2023, Anas ha consegnato al consorzio Agamium, composto da Cossi Costruzioni Spa e Webuild Italia Spa, i lavori ante-operam per la costruzione del Lotto 1 della Pedemontana piemontese.

La nuova strada sarà a 2 carreggiate separate, ciascuna di costituita da 2 corsie, ed avrà una lunghezza di circa 14 Km. Il tracciato stradale insiste sui territori di tre province: Biella

(nei comuni di Masserano e Brusnengo), Vercelli (nei comuni di Roasio, Lozzolo e Gattinara), Novara (nei comuni di Romagnano Sesia e Ghemme).

Con la formalizzazione della consegna dei lavori ante-operam, spiegano da Anas, l'impresa affidataria avvierà il monitoraggio ambientale, fase di approfondimento finalizzata a conoscere in maniera dettagliata lo stato ambientale della porzione di territorio interessata dai lavori di costruzione della nuova opera. Il tempo fissato dal Cipess per l'esecuzione di tali attività è pari a 12 mesi, nei quali sono ricompresi 90 giorni per la redazione, da parte dell'impresa, del progetto esecutivo e per l'esecuzione delle indagini archeologiche. Completata la fase di monitoraggio ambientale, Anas esaminerà il progetto esecutivo ai fini dell'approvazione, passaggio che consentirà all'impresa di avviare le lavorazioni in cantiere.

A settembre del 2023 L'ANAS ha avviato le procedure per l'acquisizione dei terreni sui quali dovrà essere realizzata la Pedemontana piemontese.

Il costo dell'opera è di 384,5 milioni di euro di cui 79,5 milioni di euro provenienti dal Decreto "Sblocca Italia", 124,7 milioni di euro da fondi FSC 2014-2020, e 180,2 milioni di euro dalla Legge di Stabilità 2016.

Al momento resta confermato il cronoprogramma con una previsione di inizio lavori nel 2024 e la conclusione di questa prima tratta nel 2027.

Con riferimento al nodo di **Romagnano Sesia** e al progetto di variante sud-est della tangenziale - di collegamento tra la rotonda del casello dell'A26 e la SP107, nella zona della Mauletta - nell'autunno del 2023 si è resa necessaria una perizia di variante e, in attesa dell'approvazione, sono state eseguite opere complementari. Ora i lavori proseguono a pieno ritmo e la conclusione è prevista per la fine di aprile 2024. Il solo progetto è stato affidato per l'importo di 51.050,14 euro, mentre il contratto è stato aggiudicato per l'importo di circa 5 milioni e 600mila euro a causa della variazione per le spese tecniche intervenute negli anni.

Per quanto riguarda le tre proposte infrastrutturali biellesi, inserite nel monitoraggio nel 2022, si registrano avanzamenti su:

- **SS232 Cossato-Mottalciata:** l'intervento consiste nell'adeguamento funzionale della piattaforma stradale esistente al fine di dotare il territorio di un'infrastruttura dal Comune di Valdilana al casello di Carisio sulla A4, consentendo anche un veloce collegamento da Biella verso Est attraverso la Pedemontana. A febbraio 2023 c'è stata la pubblicazione della determina regionale che sancisce la convenzione tra

Regione e Provincia di Biella per il finanziamento della progettazione delle opere prioritarie di viabilità. Il Progetto preliminare prevede interventi dal km. 0,000 al km. 4,100 e dal km. 7,050 al km. 9,100 con adeguamento della piattaforma stradale, inserimento di 2 rotonde in corrispondenza di intersezioni, raccordo con la viabilità minore con complanari raccordate alle rotonde, adeguamento ponte sul Torrente Cervo in località Spolina. L'intervento è stimabile nel suo complesso in 30.000.000 di euro e il progetto è inserito nell'elenco delle opere prioritarie della Regione Piemonte.

- **SP400 "Maghettone" Ponderano-Cerrione:** il progetto di adeguamento della SP 400/a Ponderano-Cerrione e il collegamento con la SP143 attraverso la cosiddetta Bretella Lancia (NSA12) è tra le opere prioritarie da finanziare da parte della Regione Piemonte in aggiunta a quelle già concordate con l'Ente di Area Vasta. Nel corso del 2023c'è stato affidato l'incarico di aggiornamento della redazione del progetto definitivo, con consegna prevista a giugno 2024.
- **SP230 di Massazza strada Trossi:** il progetto prevede la messa in sicurezza della strada provinciale denominata 'Trossi', considerata la spina dorsale di Biella nei Comuni di Gaglianico, Verrone, Benna, Massazza e Villanova B.se e la relativa realizzazione di 5 rotatorie. A gennaio 2024 è stato consegnato il Progetto Definitivo dell'opera.

Nel cuneese semaforo verde per **l'autostrada A33 Asti-Cuneo**. L'infrastruttura ha una lunghezza complessiva di 90 km e si divide in due tronchi, interconnessi tra loro da un tratto della A6 Torino-Savona:

- il 1° tronco, costituito da n. 5 lotti, di lunghezza complessiva pari a 32 km, è compreso tra lo svincolo di Massimini (sull'autostrada A6 Torino-Savona) e Cuneo;
- il 2° tronco, costituito da n. 10 lotti, di lunghezza complessiva pari a 58 km è compreso tra lo svincolo di Marene (sull'autostrada A6 Torino-Savona) e lo svincolo di Asti est (sull'autostrada A21 Torino-Piacenza-Brescia).

Il 1° tronco è stato concluso mentre sul 2° restano da completare la tratta Cherasco- Alba (lotto 2.6) e l'adeguamento della tangenziale di Alba alle caratteristiche autostradali.

Il lotto 2.6 è, a sua volta, ripartito in due lotti:

- lotto 2.6A Verduno-Cherasco;
- lotto 2.6B Roddi-Verduno.

Il 3 aprile 2023 è stato ultimato e aperto al traffico il lotto 2.6B di collegamento tra la tangenziale di Alba allo svincolo di Alba Ovest collegando in modo diretto l'ospedale di Verduno. All'inaugurazione era presente anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. In questa occasione, il Ministro ha comunicato che il Ministero della Cultura ha dato parere favorevole con 31 prescrizioni al completamento dell'ultimo lotto dell'autostrada ed il presidente della Regione, Alberto Cirio, ha evidenziato che il tracciato viene mantenuto nella sua configurazione esterna seppure con giuste e doverose prescrizioni. Il 20 aprile 2023, con la firma dei Ministeri dell'Ambiente e della Cultura al decreto di VIA, si è concluso l'iter autorizzativo per la realizzazione dell'ultimo lotto.

Dal 1° giugno ha aperto interamente al traffico la seconda carreggiata dell'autostrada Asti- Cuneo nel tratto tra Roddi e Verduno, rendendola percorribile su due corsie per senso di marcia.

Ad ottobre 2023, è arrivato il nullaosta del Ministero della Cultura che certifica l'ottemperanza di tutte le 31 prescrizioni presenti nel decreto di VIA, dando il via libera al cantiere dell'ultimo lotto.

Il cantiere 2.6.A prevede la realizzazione degli ultimi 5 km dell'autostrada da Verduno a Cherasco in continuità, come previsto, con quelli già conclusi del lotto II.6.B. Secondo quanto annunciato, la tangenziale di Alba continuerà ad essere gratuita e percorribile liberamente tra Baraccone di Castagnito e Cantina Roddi. Gratuita anche l'uscita per l'ospedale di Verduno, attraverso un meccanismo di portale intelligente che cancella il pagamento per le auto dirette all'ospedale.

Approvato anche il pacchetto di opere complementari alla realizzazione dell'ultimo lotto per un valore di oltre 40 milioni di euro. Per quanto riguarda Alba, un secondo pacchetto di opere complementari, tra cui la tangenziale est, sarà collegato ai lavori di adeguamento della tangenziale di Alba, che sarà definito all'interno della conferenza dei servizi di quell'intervento che si terrà nel 2024.

Il completamento dell'intera opera è previsto per il 2024.

Inoltre la Regione ha chiesto al MIT di poter adottare per l'autostrada una nuova denominazione: la nuova infrastruttura si chiamerà "Autostrada del Tartufo" in onore del frutto più prezioso dei territori di Monferrato, Roero e Langhe.

Infine, nell'astigiano, per quanto riguarda il **completamento sud-ovest della tangenziale di Asti**, a marzo del 2023 la Regione Piemonte d'intesa con il Comune di Asti e la Provincia di Asti ha commissionato ad Anas la progettazione del collegamento. Anas ha presentato lo

studio di fattibilità che comprende 5 ipotesi progettuali. La valutazione dei livelli di sostenibilità delle alternative individuate è stata condotta attraverso l'analisi e la quantificazione di quattro macro-criteri relativi alla fattibilità tecnica, la sostenibilità ambientale, trasportistica ed economico-finanziaria. Ogni ipotesi di tracciato è stata suddivisa in due lotti, il primo per il collegamento tra la A33/SS231 e la SP8 e il secondo per l'innesto tra la SP8 e la SR10. La conclusione dell'opera è prevista nel 2026 in linea con gli obiettivi del PNRR, che finanzia parte dell'intervento.

Non risultano, invece, avanzamenti per i progetti **sulla SS457 Varianti Castell'Alfero e Calliano**, sulla **SP592 Nizza Monferrato-Canelli** e per la realizzazione del **nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti sulla A21 Torino-Piacenza**. Con riferimento a quest'ultima, a novembre 2023, è stato lanciato un appello da parte dei sindaci dei 27 Comuni della Valtrivera e delle Colline Alfieri che chiedono a gran voce la realizzazione del casello di Villanova d'Asti. Approvate, pochi giorni dopo, le delibere nei diversi Consigli Comunali in cui si ribadisce al ministero dei Trasporti, al nuovo concessionario della A21, il Consorzio stabile Sis del Gruppo Fininc, alla Regione Piemonte e alla Provincia, tale necessità. A gennaio 2024 Fondazione SLALA ha dichiarato la disponibilità per la progettazione del nuovo casello autostradale.

#### 4.1.7. I NODI URBANI

Venendo alla mobilità nei nodi urbani, la situazione è molto variegata.

Per quanto riguarda l'area torinese e, in particolare, il sistema metropolitano si segnala qualche criticità su entrambe le linee.

Per quanto riguarda **la linea 1 della metropolitana**, è attesa entro il I semestre 2025 l'inaugurazione della tratta Collegno- Cascine Vica. Ad agosto 2023 si è concluso lo scavo della galleria di 3,4 km che unisce l'attuale capolinea di Collegno Fermi con la futura stazione di Cascine Vica.

Procedono anche i lavori per la realizzazione delle 4 stazioni Certosa, Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica e del parcheggio di interscambio a Cascine Vica.

A Certosa e Collegno Centro le opere civili sono ultimate ed è in corso la posa degli impianti, mentre a Leumann e Cascine Vica sono in fase di ultimazione le opere civili.

Sono in tutto oltre 200 le persone impiegate su questo prolungamento della linea 1 della Metropolitana. Il costo della tratta è costata 328 milioni di euro interamente finanziati dallo Stato e di cui 124 milioni per la tratta Fermi-Collegno Centro; 148 milioni per la tratta Collegno Centro-Cascine Vica e 57 milioni per l'acquisto di otto nuovi treni.

Invece per la tratta Cascine Vica – Rivoli centro si è in attesa di finanziamento per sviluppare la progettazione definitiva. InfraTo, la società del Comune di Torino, ha redatto il PFTE del Lotto 1 di 2 che è stato approvato con delibera di giunta dalla Città di Torino nel mese di febbraio 2023. I costi sono stimati in 281 milioni di euro di cui 6 milioni di euro per la progettazione definitiva, 146,7 milioni per le opere civili e di sistema e 45 milioni per l'acquisto di 6 treni. La somma attualmente a disposizione è di 83,3 milioni di euro.

Per quanto riguarda la **linea 2 della metropolitana** partirà entro l'estate 2024 (con un ritardo di un anno) la gara per l'assegnazione dei lavori per la prima tratta Rebaudengo – Politecnico, i primi mesi del 2025 saranno dedicati all'aggiudicazione dell'appalto e al progetto esecutivo per dare il via ai lavori nella seconda parte dell'anno.

Dopo alcuni rallentamenti causati dall'aumento dei costi delle materie prime, l'opera ha subito un'accelerata con la nomina, ad aprile 2023, del Commissario straordinario Bernardino Chiaia, con l'obiettivo di rendere più snella burocrazia e di conseguenza ridurre i tempi esecutivi.

La prima tratta della Metro 2 è stata finanziata con due atti legislativi diversi per un totale di 1,8 miliardi di euro e prevede un percorso da Rebaudengo al Politecnico passando per

l'Università di Torino e il centro storico della città. Un tracciato che rappresenterà la riqualificazione di una parte importante di Torino Nord, ovvero quella attraversata dal Trincerone: l'ex ferrovia abbandonata che da decenni rappresenta un serio problema di decoro e degrado per il quartiere. Con l'avvio dei lavori il Trincerone verrà coperto per permettere la creazione delle stazioni della Metropolitana sottoterra e la riqualificazione di un'area in superficie di 67.000 mq con nuove piantumazioni, 4,5 km di piste ciclabili e aree di socializzazione e sport per 9 milioni di euro. Lungo il Trincerone sorgeranno le stazioni Corelli, San Giovanni Bosco e Giulio Cesare. Il tracciato attualmente finanziato dovrebbe essere completato entro il 2032. Studi preliminari stimano per l'entrata in servizio di questa prima tratta una media di 113.500 passeggeri trasportati quotidianamente con una riduzione del traffico delle auto private di almeno il 10%.

**Il sistema ferroviario metropolitano passante di Torino** prevede attualmente treni delle linee Sfm 1,2,4,6,7 che attraversano il passante tra Torino Stura e Lingotto, permettendo così di collegare diverse aree a nord e sud del capoluogo, transitando per Porta Susa, che è il principale scalo torinese dell'alta velocità, dove fermano i collegamenti internazionali tra Milano e la Francia, attraverso la Val di Susa.

I servizi suburbani coprono tra Stura e Lingotto un percorso di 15 minuti su circa 17 km di percorso, con la garanzia di un treno ogni 8 minuti nelle ore di punta (8 treni/ora).

La stazione di Porta Susa rappresenta un punto di interscambio tra i servizi suburbani SFM e i servizi a media e lunga percorrenza. Torino Porta Nuova è la storica stazione "terminale" di Torino, orientata verso Sud, quindi in particolare verso Cuneo, Savona, Alessandria e Genova. I lavori più consistenti riguardano la realizzazione delle nuove fermate della Sfm5 Luigi di Orbassano-Torino Stura. Sono partiti i lavori per la realizzazione della fermata S. Luigi dopo che RFI ha approvato il progetto esecutivo del valore di 40 milioni di euro finanziati anche con fondi PNRR. L'attivazione è prevista entro il 2026.

In merito al nuovo tunnel tra Porta Nuova e Porta Susa, RFI ha avviato la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione della linea tra Porta Nuova e Porta Susa per un valore di 68 milioni di euro, finanziati in parte con fondi del PNRR. I lavori consisteranno nel prolungamento della galleria artificiale nella zona di Largo Turati per circa 120 metri e l'ingresso in stazione di Torino Porta Nuova in corrispondenza dell'attuale Squadra Rialzo, ovvero l'area che si trova in via Romagnosi, piccola strada parallela che corre tra corso Turati e i binari del treno, a poca distanza dalla sede della Gtt e la vecchia sede dell'Inps.

La nuova linea diretta, lunga 4,5 km in buona parte già realizzata per le opere civili, consentirà di eliminare l'attuale interferenza tra relazioni suburbane e merci dirette ad Orbassano/Modane con quelle a lunga percorrenza Torino-Milano e del traffico regionale Torino-Milano/Aosta. Il percorso dei treni non sarà però visibile ai cittadini: i convogli si muoveranno infatti prevalentemente in galleria, mentre solo un breve tratto sarà percorso in superficie. Il nuovo collegamento diretto tra Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa avrà caratteristiche prestazionali che assicurano la categoria di peso assiale D4 e velocità di tracciato a 100 km/h. Infine volgono al termine i lavori in stazione Rebaudengo- Fossata la cui ultimazione è prevista entro il 2024.

Restano fermi al palo i progetti di **viabilità tangenziale di Torino** con riferimento sia ai lavori di ammodernamento e adeguamento della viabilità (con la realizzazione della 4° corsia) sia di **completamento ad est**. Per quanto riguarda i progetti di **realizzazione dei nuovi sottopassi Baldissera, Maroncelli e Spezia** per l'attraversamento veloce del capoluogo, si è conclusa a inizio 2024 la progettazione della **rotonda di P.zza Baldissera** dove - al posto della rotatoria dove confluiscono corso Principe Oddone, via Cecchi, corso Vigevano, via Stradella, corso Venezia e corso Mortara - saranno installati sei semafori intelligenti, che regoleranno il passaggio delle auto e camion in base ai reali flussi di traffico. Impianti che consentiranno di ridurre di un terzo i tempi di attesa rispetto a quelli attuali, arrivando ad una media di 91 secondi, con punte massime di 115. Questa scelta è stata fatta tenendo in considerazione il fatto che l'inserimento della linea tram 10 peggiorerà la situazione: i binari, infatti, taglieranno la rotonda collegando via Cecchi a via Stradella. I passaggi frequenti (ogni 7 minuti circa) sono, quindi, destinati a mandare in tilt il traffico. Da qui la decisione della città di mettere i semafori (costo previsto 3-4 milioni di euro) accantonando l'idea del tunnel (costo previsto 40 milioni di euro). Risultano fermi invece i progetti sui corsi Maroncelli e Spezia.

Per quanto riguarda le opere ferroviarie connesse al capoluogo torinese, semaforo verde sulla **linea Torino- Chivasso- Ivrea- Aosta**, ad aprile 2023, ha aggiudicato la gara per la progettazione e la realizzazione dei lavori di elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta al consorzio di imprese composto da Impresa Luigi Notari (capofila del raggruppamento), S.I.F.E.L., Costruzioni Linee Ferroviarie, CLF e Rete Costruzioni Ferroviarie. La gara ha un valore di circa 79 milioni di euro, finanziati anche con i fondi del PNRR. Oltre all'elettrificazione sono previsti interventi di efficientamento della linea e regolarità di esercizio nelle stazioni di Nus, Hone Bard, Montanaro e Strambino con adeguamento agli standard internazionali in termini di accessibilità per persone a mobilità ridotta e interventi di adeguamento e



miglioramento della tratta Chivasso- Ivrea- Quincinetto con l'eliminazione delle principali interferenze (soppressione di passaggi a livello critici, realizzazione di opere sostitutive, velocizzazione degli impianti e della linea mediante piccole rettifiche di tracciato). Il costo complessivo di tutti gli interventi ammonta a 172 milioni di euro.

Non si segnalano, invece, avanzamenti sostanziali sulla **linea Torino - Pinerolo**: proseguono a rilento i lavori di rimozione dei passaggi a livello a Vinovo (a inizio 2022, su 28 passaggi a livello ne risultava rimosso solo uno). Ad Airasca è previsto un cavalcavia stradale in variante alla provinciale 139 con due intersezioni a rotatoria per la soppressione di due passaggi a livello (11,2 milioni) e a Piscina un cavalcavia sulla circonvallazione comunale (sp146) e il raccordo con la viabilità esistente per la soppressione di due passaggi a livello (10,4 milioni). Il costo complessivo di rimozione dei 28 passaggi a livello è quantificato in 172 milioni di euro di cui 18 milioni di euro destinati alla soppressione dei primi 7. Necessario, quindi, reperire ulteriori risorse e sottoporre il progetto definitivo ad una project review alla luce del mutato quadro normativo.

Nell'area del canavese e, in particolare, sulla **ferrovia Canavesana Pont-Rivarolo-Chieri**, il progetto prevede l'elettrificazione della tratta Rivarolo-Pont e l'installazione del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT). La progettazione definitiva è stata conclusa a fine 2022 e a dicembre 2023 è stato installato il SCMT nella tratta in esercizio tra Settimo e Rivarolo, ripristinando la piena velocità della linea (da 70 km/h sino a 105 km/h).

Contestualmente all'elettrificazione la linea sarà oggetto di lavori d'armamento, soppressione dei passaggi e altri interventi per portare la linea agli standard dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Dal 1° gennaio 2024, la gestione dell'infrastruttura è stata affidata a RFI.

A **Chivasso il progetto di interconnessione con l'Alta Velocità** è in stallo e, nel gennaio 2023, l'Assessore regionale ai Trasporti, Marco Gabusi, ha rilanciato la richiesta a RFI schierando la Regione Piemonte a favore del progetto.

Per quanto riguarda i progetti di viabilità non si registrano avanzamenti significativi per i lavori connessi al **nodo idraulico di Ivrea**: nel maggio 2023 è stato siglato un accordo tra la Regione Piemonte e i vari enti territoriali per l'attribuzione delle azioni, titolarità e gestione delle opere previste nel "Piano Sperimentale del Nodo Idraulico d'Ivrea" al fine di garantire la corretta manutenzione, in regime ordinario e straordinario, del reticolo idrografico. Semaforo rosso anche per il **rifacimento del Ponte Preti sulla SP565**, mentre per quanto riguarda i lavori di completamento e messa in sicurezza della **SP 460 tra Lombardore, Fronte Busano** il quadro economico si è arricchito di ulteriori 2,6 milioni di euro per dare copertura

completa al progetto del primo lotto, il tratto che da Lombardore va a Front decongestionando il traffico dell'Alto Canavese. Con queste risorse aggiuntive, la Regione raggiunge la quota di 35,5 milioni di euro destinati a finanziare l'opera. La Città metropolitana, dunque, nei prossimi mesi, potrà procedere con l'adeguamento della progettazione e alla gara.

Spostandoci nell'area del novarese, biellese e vercellese e con riferimento alle opere ferroviarie, semaforo giallo per la **ferrovia Biella- Novara** per l'elettrificazione della tratta e l'eliminazione progressiva di 16 passaggi a livello, di cui ne sono stati eliminati solo 3 (dovevano essere eliminati tutti e 16 entro il primo semestre 2024). A dicembre 2023 la Regione Piemonte ha approvato la convenzione con il MIT per la piena disponibilità dei 5 milioni di euro destinati alle seguenti attività:

- Progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) dell'elettrificazione della linea Biella-Novara per consentire l'affidamento mediante appalto integrato comprensivo di Verifica e Validazione;
- Posa in opera di supporti trasmissivi in fibra ottica per consentire il comando e controllo degli enti della linea elettrificata tramite il sistema DOTE di RFI;
- Predisposizione della Sottostazione Elettrica (SSE) di Novara, che unitamente alla SSE di Biella già realizzata, consentirà l'alimentazione della linea Biella-Novara;
- Realizzazione del Sistema Controllo Marcia Treni (SCMT) sulla linea in luogo dell'attuale Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).

Sulla **ferrovia Biella - Santhià**, dopo che nel 2022 è stata completata l'elettrificazione della tratta, sono proseguiti i lavori di ammodernamento e a marzo 2023 si sono conclusi i lavori di sostituzione delle traversine in cemento e delle rotaie sull'intera linea.

Per quanto riguarda la velocizzazione, grazie al piano accelerato di installazione del sistema ERTMS, che sostituirà il sistema SCMT, realizzato con fondi PNRR, l'ingresso e la partenza dei treni nella stazione di Santhià potranno beneficiare del nuovo sistema, aumentando la velocità media nel tratto percorso in stazione.

Il nuovo sistema sarà esteso sino a Biella in una seconda fase. In parallelo sono in corso le attività per la soppressione dei PPLL nella prov. di Biella.

In stallo, invece, il progetto di **interconnessione con l'Alta Velocità della linea Biella - Santhià in località Brianco**.

Per quanto concerne i progetti di viabilità si segnala la conclusione dei lavori per la realizzazione del **nuovo ponte sul Ticino tra Vigevano e Abbiategrasso**: a fine novembre

2023 si sono conclusi positivamente i test con la prova di carico del nuovo ponte stradale lungo la SS494 Vigevanese. Il ponte ha una lunghezza complessiva di 488 metri con due arcate lunghe ciascuna 150 metri e una larghezza dell'impalcato di 26,8 metri che può ospitare quattro corsie stradali, oltre a banchine pedonali e ciclabili.

Purtroppo al completamento del manufatto non è corrisposto il completamento delle rampe di accesso al ponte (non sono ancora andate in gara). Solo a luglio 2023 la Provincia ha inserito a bilancio i quasi 8 milioni di euro per le vie di accesso, ma l'appalto è ancora da assegnare e i lavori attendono il via libera.

Relativamente al completamento della **tangenziale di Novara** ad aprile 2023 Anas ha notificato all'impresa Ordine di Servizio per il riavvio dei lavori di prolungamento limitatamente alle aree di cantiere oggetto di dissequestro da parte della Procura della Repubblica di Milano. I lavori di realizzazione dei lotti 0 e 1 proseguono. Ad agosto 2023 si sta lavorando al nuovo viadotto che scavalcherà la roggia Mora, l'Agogna e la linea Novara-Varallo, a Nord Ovest dell'abitato di Novara e parallelamente si sta lavorando anche al ponte di scavalco del Terdoppio. Anas punta ad arrivare alla conclusione entro il 2024. A dicembre del 2023 Anas ha annunciato il termine delle operazioni di sostituzione dell'illuminazione della galleria Battaglia del XXIII Marzo", al km 13 della Statale 703, sulla carreggiata in direzione Vercelli.

Infine, per quanto riguarda la realizzazione della **superstrada Novara- Vercelli** il PFTE è stato approvato nel mese di ottobre 2023. L'appalto è da 209 milioni di euro, al lordo del ribasso d'asta, e riguarda sia il primo lotto della Vercelli-Novara, compreso tra lo svincolo di Borgo Vercelli e la frazione Ponzana di Casalino, che il tratto tra Ponzana e la rotonda di corso Vercelli di accesso alla tangenziale Sud di Novara. I primi 8 km del primo lotto sono finanziati con 50 milioni di euro del PNRR mentre il secondo lotto, aggiudicato come progettazione al gruppo Sina M2P che ha esercitato l'opzione come previsto nel bando di gara, deve essere ancora finanziato. Ad oggi è in corso l'affidamento per l'adeguamento del PFTE alla normativa vigente con contestuale redazione dello Studio di fattibilità Ambientale.

Nel cuneese lavori a rilento, con nuove demolizioni e ricostruzioni, per il completamento della **tangenziale di Fossano**: a marzo 2023 si sono concluse le operazioni di varo del viadotto Villafalletto con il posizionamento delle tre campate che costituiscono l'asse del viadotto. Proseguono inoltre gli allestimenti delle quattordici campate del viadotto La Reale varate a novembre scorso e delle tre campate del viadotto Levaldigi varate a fine gennaio 2023. È in via di programmazione il varo delle cinque campate che costituiscono le rampe

dello svincolo della Reale i cui impalcati metallici sono già stati assemblati nelle aree di cantiere. Semaforo rosso, invece, per la **tangenziale di Cuneo** per la quale non si segnalano avanzamenti.

Infine, nell'alessandrino, ad agosto 2023 si è tornato a parlare della **bretella autostradale Predosa-Carcare-Albenga** nell'assise regionale impegnando la giunta a valutare la possibilità, da parte del soggetto attuatore, di effettuare uno studio di pre-fattibilità per la variazione di parte del percorso. Il punto, approvato, chiederebbe al soggetto attuatore di modificare il tratto che dalla Val Bormida porta a ridosso della riviera, in particolare in prossimità di Orco Feglino, in sostituzione della tratta Borghetto Santo Spirito-Carcare. Secondo i proponenti, infatti, questa alternativa potrebbe essere meno impattante sui centri abitati, più breve ed economicamente meno onerosa.

#### 4.1.8. LE CONNESSIONI IMMATERIALI

Infine, per quanto riguarda le connessioni immateriali e i lavori di posa della Banda Ultralarga, per il Piemonte i dati (al 1° marzo 2024) sono i seguenti:

- [623 Comuni con cantieri chiusi con collaudo certificato](#) (FTTH - lavori ultimati) dove gli operatori possono aprire il servizio (+210 rispetto al 2022);
- [217 Comuni con cantieri chiusi con collaudo certificato](#) (FWA - lavori ultimati) dove gli operatori possono aprire il servizio (+112 rispetto al 2022);
- [879 cantieri chiusi](#) (+228 rispetto al 2022);
- [1093 Comuni con progetto esecutivo approvato FTTH](#) (+158 rispetto al 2022).

La dotazione finanziaria è la seguente:

##### Fondi nazionali

- Fondo Sviluppo e Coesione – circa 193,8 milioni di euro;

##### Programmi operativi regionali

- Fondo Europeo di Sviluppo Regionale – Agenda Digitale – circa 17,7 milioni di euro;
- Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale – circa 45,6 milioni di euro;
- Fondo Sviluppo e Coesione – circa 26,5 milioni di euro;

##### Fondi privati disponibili da Operatori Telecomunicazioni

- circa 200 milioni di euro (sui cluster A e B)

## 4.2. LO STATO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI E IL RISPETTO DEI TEMPI

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio ove, per ciascuna, opera è riportata la fase realizzativa, l'avanzamento, la segnalazione e descrizione sintetica di eventuali criticità ed un giudizio "semaforico".

PROGETTO INFRASTRUTTURALE	FASE REALIZZATIVA	AVANZAMENTO (sì/no)	CRITICITA'	GIUDIZIO SINTETICO
<b>Corridoio Mediterraneo</b>				
Asse ferroviario Torino- Lione	LAV. COR	SI'		
Raddoppio traforo autostradale del Frejus	LAV. COR.	SI'	Tecniche: frana nella Maurienne ad agosto 2023	
<b>Corridoio Reno- Alpi</b>				
Ferrovia alta capacità Genova- Milano- Novara (Terzo Valico Appenninico)	LAV. COR.	SI'	Tecniche: condizioni geologiche sfavorevoli	
Nodo ferroviario di Novara	LAV. COR.	SI'		
Ferrovia del SempionNe (tra il Vallese e l'Ossola): potenziamento/ nuovo tunnel	PROG. DEF.	SI'	Politiche: nessun avanzamento sul progetto di nuovo tunnel di bypass galleria di Varzo	
Ferrovia Acqui Terme- Ovada- Genova: potenziamento	PROG. ESE.	SI'		
Ferrovia Tortona- Voghera: quadruplicamento	PROG. DEF.	SI'		
Ferrovia Casale Monferrato-Mortara: ripristino servizio	CONCLUSA	SI'		Conclusa
Ferrovia Novara- Varallo: riattivazione	PRO	NO	Politiche: necessario definire il modello di esercizio atteso per determinare tempi e costi	
<b>Sistema aeroportuale</b>				
Ferrovia Novara- Malpensa- Seregno: variante di Galliate	PROG. DEF.	NO	Finanziarie: mancanza di finanziamenti	
Nuovo collegamento ferroviario Torino- Ceres (Aeroporto di Caselle)	CONCLUSA	SI'		Conclusa
Ferrovia Fossano- Cuneo: raddoppio della linea	PROG. DEF.	SI'	Politiche: necessario che venga definito il modello di esercizio atteso a seguito del quale sarà possibile fare una project review del raddoppio	
SP527: adeguamento viabilità aeroporto Malpensa-Oleggio	PRO	NO	Criticità non note	
Ferrovia Torino-Ceres: messa in sicurezza	LAV. COR.	SI'		
SP662: nuovo raccordo con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi	PROG. PREL.	NO	Criticità non note	

<b>Sistema dei centri intermodali</b>				
Ferrovia Torino-Fossano- Mondovi-Savona: adeguamenti per la logistica	<b>PROG. PREL.</b>	<b>SI'</b>	Politiche: attività non note nell'ambito del Protocollo siglato tra Regioni Piemonte e Liguria, ADSP, RFI	
Polo logistico cuneese	<b>PRO</b>	<b>NO</b>	Tecniche: assenza di un progetto	
Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia	<b>LAV.COR.</b>	<b>SI'</b>		
Polo logistico alessandrino	<b>PROG. DEF.</b>	<b>SI'</b>		
Interporto di Torino SITO: potenziamento	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>		
Uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7	<b>PRO</b>	<b>NO</b>	Finanziarie: assenza di fondi Politiche: necessari espropri	
Ferrovia Torino-Alessandria- Tortona: adeguamento	<b>LAV.COR.</b>	<b>SI</b>		
Interporto di Novara CIM S.p.A.: potenziamento	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>		
SP11 Orfengo-Cameriano: miglioramento viabilità per la logistica	<b>PRO</b>	<b>NO</b>	Finanziarie: costi raddoppiati (da 50 a 100 milioni di euro)	
Interporto DOMO 2	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>		
<b>Sistema dei valichi alpini</b>				
Ferrovia Vignale-Oleggio- Arona: raddoppio	<b>PROG. PREL.</b>	<b>SI'</b>	Tecniche: rallentamenti nell'elaborazione del PFTE Finanziarie: da reperire la quasi totalità dei fondi	
Stazione ferroviaria di Iselle: potenziamento imbarco autotreni	<b>PRO</b>	<b>NO</b>	Criticità non note	
SS27 del Gran San Bernardo: completamento	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI</b>		
Variante di Demonte	<b>PROG. DEF.</b>	<b>SI</b>	Politiche: in attesa di nomina del Commissario straordinario di Governo Finanziarie: necessario garantire ulteriori risorse per coprire i rincari delle materie prime	
Ferrovia Santhià-Arona: riattivazione del servizio e potenziamento	<b>PRO</b>	<b>NO</b>	Tecniche: necessario redigere il DOCFAP (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali) Finanziarie: nessuna risorsa disponibile	
Superstrada 33 del Sempione	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>		
Autostrada A5 Torino-Aosta: messa in sicurezza di un'area soggetta a frana a Quincinetto	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI</b>		
Traforo Armo-Cantarana	<b>PROG. ESE.</b>	<b>SI</b>	Finanziarie: necessario reperire le risorse	
Traforo del Tenda	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>	Finanziarie: aumento dei costi di 50 milioni e slittamento tempistiche	

Strada Statale del Lago Maggiore e galleria di Verbania e di Cannero	LAV. COR.	SI'		
Traforo autostradale del Monte Bianco: adeguamento	LAV. COR.	SI'	Tecniche: previste chiusure programmate del tunnel con ricadute sull'economia del territorio. Mancanza del progetto di raddoppio	
<b>Sistema delle connessioni immateriali</b>				
Banda Ultra Larga: connessione prioritaria alle aree industriali	LAV. COR.	SI'		
<b>Sistema pedemontano</b>				
Autostrada Asti-Cuneo	LAV. COR.	SI'		
Pedemontana Piemontese (A4 Santhià- Biella- Gattinara- A26 Romagnano Ghemme)	PROG. ESE.	SI'		
Tangenziale di Romagnano	LAV. COR.	SI'		
Tangenziale sud-ovest di Asti: completamento	PROG. DEF.	SI'		
SS457 Varianti Castell'Alfero e Calliano: completamento collegamento verso nord	PROG. PREL.	NO	Criticità non note	
Autostrada A21 Torino-Piacenza: nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti	PRO	NO	Criticità non note	
SP592 Nizza Monferrato-Canelli: ammodernamento e messa in sicurezza	LAV. COR.	NO	Criticità non note	
SS232 Cossato-Mottalciata: adeguamento e connessione con la A4 (Carisio)	PROG. PREL.	SI'		
SP400 "Maghettone" Ponderano-Cerrione: adeguamento e messa in sicurezza e raccordo con la A4 /Santhià	PROG. PREL.	SI'		
SP230 di Massazza strada Trossi: messa in sicurezza Gaglianico-Verrone	PROG. DEF.	SI'		
<b>Mobilità nodi urbani</b>				
Ferrovia Biella-Novara: riqualificazione	LAV. COR.	SI'	Tecniche: ritardi nella soppressione dei PPLL e nulla di fatto per l'elettrificazione	
Metropolitana di Torino - Linea 1: completamento	LAV. COR.	SI'	Finanziarie: aumento costi materie prime	



Metropolitana di Torino - Linea 2	<b>PROG. DEF.</b>	<b>SI'</b>	Politiche: ritardi nell'assegnazione della gara d'appalto	
Nuovo ponte sul Ticino Vigevano-Abbiategrasso	<b>CONCLUSA</b>	<b>SI'</b>	Tecniche: ponte concluso ma mancano le rampe di accesso	Conclusa
Passante ferroviario di Torino: completamento	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>		
Tangenziale di Torino (SATT): ammodernamento e adeguamento (IV corsia)	<b>LAV. COR.</b>	<b>NO</b>	Criticità non note	
Tangenziale di Novara: completamento	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>		
Ferrovia Torino-Chivasso- Ivrea-Aosta: adeguamento e miglioramento	<b>PROG. ESE.</b>	<b>SI'</b>		
Nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del Ponte Ribes	<b>PROG. DEF.</b>	<b>SI'</b>	Tecniche: ritardi nell'affidamento della gara d'appalto	
Tangenziale di Fossano	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>	Tecniche: ritardi dovuti a nuove demolizioni e ricostruzioni	
Tangenziale Est di Torino	<b>PROG. PREL.</b>	<b>NO</b>	Politiche: intervento non inserito nell'agenda politica	
Autostrada Predosa-Carcare- Albenga	<b>PRO</b>	<b>NO</b>	Criticità non note	
Superstrada Novara-Vercelli	<b>PROG. DEF.</b>	<b>SI'</b>		
Ferrovia Torino-Pinerolo: raddoppio	<b>PROG. DEF.</b>	<b>SI'</b>	Finanziarie: necessario reperire ulteriori risorse Tecniche: necessario sottoporre il progetto definitivo ad una project review	
Tangenziale di Cuneo	<b>PROG. DEF.</b>	<b>NO</b>	Criticità non note	
Ferrovia Biella-Brianco: interconnessione con l'Alta Velocità	<b>PRO</b>	<b>NO</b>	Criticità non note	
Ferrovia Biella-Santhià: ammodernamento	<b>LAV. COR.</b>	<b>SI'</b>		
Chivasso: interconnessione con l'Alta Velocità	<b>PRO</b>	<b>NO</b>	Tecniche: assenza di un progetto	
Ferrovia Canavesana (Pont-Rivarolo-Chieri): elettrificazione della linea	<b>PROG. DEF.</b>	<b>SI'</b>		
SP565: rifacimento Ponte Prefi	<b>PROG. PREL.</b>	<b>NO</b>		
SP460 Lombardore-Front Busano: completamento e messa in sicurezza	<b>PROG. DEF.</b>	<b>SI'</b>		
Nodo Torino: nuovi sottopassi Baldissera, Maroncelli e Spezia per attraversamento veloce della Città	<b>PRO</b>	<b>SI'</b>	Tecniche: programmi fermi per Maroncelli e Spezia	

Legenda: Pro: proposta/ programmato- Prog. Prel: progetto preliminare - Prog. Def: progetto definitivo - Prog. Ese: progetto esecutivo - Lav. Cor: lavori in corso

### 4.3. LE SCADENZE PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio ove, per le opere di cui è disponibile un cronoprogramma con la previsione di fine lavori, è riportata la "scadenza" per la realizzazione. Il **valore complessivo delle opere riportate sotto ammonta a 27 miliardi di euro e per la loro realizzazione è necessario reperire quasi 3 miliardi di euro.**

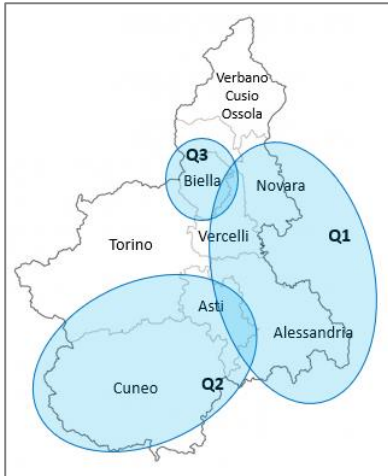
SISTEMI INFRASTRUTTURALI	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2024	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2026	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2030	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2032
Corridoio Mediterraneo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raddoppio traforo del Frejus</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea Torino- Lione: realizzazione del tunnel transfrontaliero (2030)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attivazione della linea Torino Lione (2032)</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea Torino- Lione: conclusione tratta Avigliana- Scalo di Orbassano (2030)</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea Torino- Lione: conclusione tratta Bussoleno- Avigliana (2027)</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodo ferroviario di Novara: realizzazione bretella merci (2027)</li> </ul> <p><i>Opera in comune con il Corridoio Reno-Alpi</i></p>	
Corridoio Reno-Alpi		<ul style="list-style-type: none"> <li>Attivazione del Terzo Valico Appenninico (marzo 2026)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodo ferroviario di Novara: realizzazione bretella merci (2027)</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea Acqui Terme- Ovada- Genova: potenziamento (2026)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea Tortona- Voghera: quadruplicamento (2030)</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenziamento linea ferroviaria del Sempione (2028)</li> </ul>	
Sistema pedemontano	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autostrada A33 Asti- Cuneo: completamento</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pedemontana piemontese: realizzazione (2027)</li> </ul>	

SISTEMI INFRASTRUTTURALI	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2024	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2026	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2030	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2032
<b>Sistema dei valichi alpini</b>	• Tunnel del Tenda: realizzazione nuova canna Italia- Francia	• Tunnel del Tenda: adeguamento canna esistente Francia-Italia (2025)	• Traforo Armo-Cantarana: completamento (2027)	
		• Tangenziale sud-ovest di Asti (2026)	• Variante di Demonte (2027)	
		• Messa in sicurezza SS34 del Lago Maggiore (2025)		
		• Variante alla SS 27 del Gran S. Bernardo (2025)		
		• Adeguamento SS33 del Sempione (2025)		
		• Potenziamento stazione ferroviaria di Iselle (2026)		
<b>Sistema dei centri intermodali</b>	• Interporto S.I.TO: potenziamento	• Potenziamento stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia (2025)	• Linea Torino-Alessandria- Tortona: adeguamento (2030)	
	• Interporto Domo2: potenziamento	• Masterplan scalo Alessandria Smistamento (2026)	• Nuova superstrada Orfengo- Cameriano (2029)	
<b>Mobilità nodi urbani</b>	• Linea 1 metro Torino: completamento tratta Collegno- Cascine Vica	• Tangenziale di Fossano (2025)	• Nuova superstrada Novara-Vercelli (2029)	• Linea 2 metro Torino: realizzazione tratta Rebaudengo-Politecnico (2032)
	• Passante Ferroviario di Torino: ultimazione stazione Rebaudengo - Fossata	• Variante alla SP460 Lombardore-Front (2026)	• Realizzazione tangenziale di Cuneo (2029)	
	• Tangenziale di Novara: completamento	• Passante Ferroviario di Torino: realizzazione stazioni Sfm Dora e Zappata (2026)	• Passante Ferroviario di Torino: collegamento diretto sotterraneo P.ta Susa – P.ta Nuova (2027)	
	• Tangenziale Romagnano Sesia e ponte definitivo sul fiume Sesia	• Linea Ivrea-Aosta: elettrificazione(2026)		
		• Linea canavesana: elettrificaz. tratta Rivarolo – Pont e potenziamento e ammodernamento (2026)		

		• Linea Torino- Ceres: completamento interventi di banalizzazione (2026)		
<b>Sistema delle connessioni immateriali</b>		• Banda Ultralarga: portare la connettività a 1 Gbit/s (2026)		
<b>RIEPILOGO COSTI</b>	<b>2,36 miliardi</b>	<b>9,6 miliardi</b>	<b>13,24 miliardi</b>	<b>1,83 miliardi (metro 2 lotto 1)</b>
<b>% FINANZIAMENTO</b>	<b>100%</b>	<b>98%</b>	<b>79%</b>	<b>100%</b>

## 5. PROGETTI REALIZZATI NEL 2023

Nell'ambito della Commissione Logistica e Infrastrutture di Confindustria Piemonte, composta da imprenditori, e grazie al lavoro di ascolto che Unioncamere Piemonte ha svolto insieme alle 4 Camere di commercio di territorio, è emersa l'opportunità di approfondire e valutare in un apposito studio **l'offerta di servizi di trasporto lungo tre specifiche direttrici di mobilità e aree:**



**1. Collegamenti tra le sedi universitarie di UPO Novara Vercelli e Alessandria**

**2. Collegamenti da e per le Langhe- Roero e Monferrato (UNESCO)**

**3. Collegamenti da e per Biella verso Torino e Milano**

La metodologia di lavoro, di seguito sintetizzata, è comune alle tre analisi ed articolata per fasi:

### 1. LE RAGIONI DELLO STUDIO

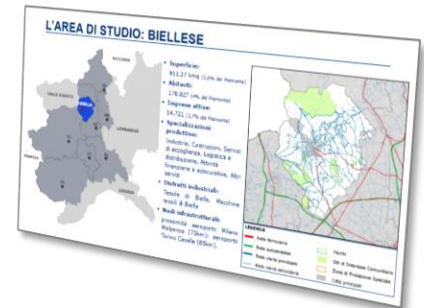
Il lavoro nasce dalla consapevolezza e convinzione che le infrastrutture e i servizi di trasporto sono una leva essenziale per lo sviluppo dei territori:

- Imprese, distretti-filiere più competitive;
- Crescita socio-economica (+ occupazione);
- Rafforzamento dell'identità;
- Maggiore attrattività e potenziamento della fruizione turistica;

- Diffusione della conoscenza del patrimonio socio-culturale.

## 2. GLI OBIETTIVI

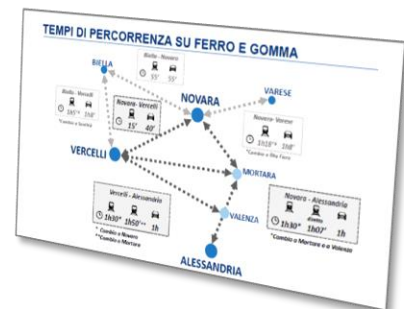
- **Rispondere alla domanda di mobilità;**
- **Aumentare i livelli di servizio di trasporto e l'accessibilità ai territori;**
- **Incentivare le persone verso pratiche di mobilità sostenibile.**



## 3. METODOLOGIA DI LAVORO

Attraverso un processo critico- analitico abbiamo indagato:

- **Il sistema infrastrutturale esistente** della rete stradale, autostradale e ferroviaria;
- **L'offerta di mobilità attuale e i livelli di accessibilità** con la valutazione e confronto dei tempi di percorrenza su ferro e su gomma, servizio di trasporto con bus);
- **I progetti di sviluppo infrastrutturale futuri** grazie al monitoraggio dello stato di avanzamento delle infrastrutture piemontesi realizzato nell'ambito dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Piemonte e del Rapporto annuale;
- **Le componenti storiche, paesaggistiche e culturali dei territori;**
- **La domanda di mobilità** con l'analisi delle dinamiche di spostamento;
- **Eventuali studi ed approfondimenti già realizzati e disponibili;**
- **I punti di forza, le opportunità, i punti di debolezza e le minacce** (analisi SWOT).



## 4. RISULTATI

**Definizione di un set di proposte strategiche** in linea con le esigenze di mobilità dei territori.

Nello specifico sono state individuate due tipologie di proposte:

- **Linee di indirizzo strategiche**, ad esempio: potenziare i nodi di interscambio modale, realizzare le infrastrutture strategiche integrazione del sistema della mobilità con l'offerta turistica, cogliere le opportunità di sviluppo di attrattività territoriale, attivare tavoli di coordinamento territoriale ad hoc;



- **Progetti immediatamente realizzabili**, ad esempio: sviluppare web app e app di infomobilità per la fruizione dei territori e dell'offerta di mobilità, creare un sistema di orientamento sviluppato tramite strutture segnaletiche polifunzionali, migliorare ed organizzare l'accessibilità dei percorsi ciclopeditoni di interesse naturalistico, turistico e culturale, attivare strategie di accessibilità di "ultimo miglio"

## RIFERIMENTI

- *“Industria, Trasporti, Logistica e Infrastrutture: INSIEME per la competitività del Paese”* a cura di Confindustria e del sistema associativo
- *“Fabbrica Europa. Le proposte di Confindustria per un'Europa competitiva”* a cura di Confindustria e del sistema associativo
  - Rapporto OTI Nord 2023 a cura delle Confindustrie del Nord
- Studi Economici *“Insight”* e *“Piemonte Impresa”* a cura del Centro Studi Confindustria Piemonte
  - Libro Bianco sulle infrastrutture di Unioncamere Piemonte
- *“L'importanza dei valichi alpini per l'economia italiana”* a cura di Uniontrasporti

## COLLEGAMENTI

### OTI PIEMONTE

[www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it)

Per informazioni e per approfondimenti sui progetti realizzati nel 2023 scrivere a:

[territoriologistica@confindustria.piemonte.it](mailto:territoriologistica@confindustria.piemonte.it)