



CONFINDUSTRIA  
PIEMONTE

In collaborazione con



**otipiemonte**  
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2022

Marzo 2023

## INDICE

1. Premessa
2. Highlights
3. Scenari
4. A che punto siamo
  - 4.1. Articolazione delle opere per territorio
  - 4.2. Lo stato di avanzamento lavori e il rispetto dei tempi
  - 4.3. Le scadenze per la realizzazione delle opere
5. Progetti per il 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), Roberto Strocco ( Unioncamere Piemonte)

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

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 a marzo 2023.

## 1. PREMESSA

Le infrastrutture e i servizi di trasporto ricoprono un ruolo centrale per lo sviluppo economico e sociale di ogni Paese. **Una rete infrastrutturale moderna e un sistema di trasporto efficiente** consentono, infatti, di **aprirsi a nuovi mercati e di potenziare quelli esistenti, e sono leve essenziali per incrementare la competitività delle imprese, la creazione di posti di lavoro e sostenere la crescita economica e sociale.**

Le società, infatti, stanno diventando sempre più strutturalmente dipendenti dai propri sistemi di trasporto e a questo corrisponde un notevole incremento della domanda di mobilità.

**Per rispondere efficacemente a questa crescente domanda occorre sia completare le infrastrutture, sia programmare un'offerta di servizi di trasporto in linea con le esigenze attuali.** Se, infatti, è vero che senza infrastrutture non ci possono essere i servizi, è altrettanto vero che le infrastrutture non bastano se ad esse non viene affiancata un'adeguata offerta di servizi di mobilità.

**Confindustria Piemonte** contribuisce da tempo al completamento della rete infrastrutturale piemontese monitorando la realizzazione delle principali opere in corso sul territorio grazie al progetto di **Osservatorio Territoriale Infrastrutture**, nato nel 2001, e sviluppatosi sin da subito su due fronti:

- uno regionale, OTI Piemonte ([www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it)), di cui il presente Rapporto ne costituisce una componente fondamentale ed imprescindibile;
- uno di area vasta multiregionale, OTI Nord ([www.otinord.it](http://www.otinord.it)), che vede la collaborazione di ben 9 Confindustrie per il monitoraggio dello sviluppo della rete infrastrutturale del Nord Italia.

Nel 2020, inoltre, in seno a Confindustria Piemonte, è stata istituita una apposita **Commissione Regionale di imprenditori**<sup>1</sup> con l'obiettivo di:

- rappresentare in modo unitario e coordinato gli interessi, le necessità e le prospettive delle aziende piemontesi, nell'ambito delle tematiche di logistica e trasporti;
- promuovere iniziative e sviluppare progetti volti a rafforzare la rappresentanza organizzativa degli interessi delle imprese del comparto logistico;

---

<sup>1</sup> La Commissione Logistica di Confindustria Piemonte è composta da imprenditori nominati dalle 8 Associazioni Territoriali.

- elaborare proposte e prese di posizione nei confronti della Regione Piemonte e altri stakeholder.

Attraverso tali attività, **Confindustria Piemonte vuole consolidare e rafforzare ulteriormente il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale**, fornendo contributi pragmatici per una migliore strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali.

**Unioncamere Piemonte**, condividendo lo spirito e gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale, nel 2020 ha aderito, insieme alla Regione Piemonte, al progetto OTI Piemonte e nel 2021, con il supporto di Uniontrasporti (società in house di Unioncamere italiana), ha realizzato il Libro Bianco del Piemonte contenente un elenco di opere infrastrutturali ritenute necessarie e indifferibili per il sistema camerale. Il documento è il risultato della raccolta delle istanze emerse dai diversi territori avvenuta grazie al supporto delle quattro Camere di commercio, alla partecipazione delle associazioni datoriali territoriali e degli attori chiave del territorio (amministrazioni provinciali e comunali, centri di ricerca, università).

Il **Rapporto OTI Piemonte** e il **Libro Bianco del Piemonte** presentano, quindi, elementi comuni a dimostrazione dell'unità di intenti e della volontà di lavorare sinergicamente per far emergere, con un'unica voce, le priorità di sviluppo infrastrutturali del Piemonte e aiutare il sistema economico a superare la crisi innescata dalla pandemia da Covid-19 e a consolidare la propria resilienza rispetto all'emergenza del conflitto russo-ucraino.

Attraverso un approccio bottom-up, che mette al centro l'ascolto del sistema imprenditoriale e la valorizzazione dell'identità e della vocazione dei territori, il sistema confindustriale piemontese si pone come soggetto di raccordo tra il sistema economico e quello delle istituzioni, in sinergia con l'operato della Regione Piemonte.

Questo **Rapporto OTI Piemonte 2022** è il nostro **bilancio annuale sulle infrastrutture** che ne racconta l'avanzamento, il rispetto delle tempistiche ed evidenzia eventuali emergenze e criticità in caso di ritardi rispetto al cronoprogramma. Il documento vuole essere un contributo concreto per migliorare la strategia sullo sviluppo del sistema infrastrutturale del Piemonte in relazione anche alle aree limitrofe di Liguria, Lombardia, Valle d'Aosta e Francia.

## 2. HIGHLIGHTS

- 72 opere infrastrutturali monitorate nel 2022 di cui:
  - 50 opere storiche;
  - 22 opere inserite nel 2022.

Il Rapporto OTI Piemonte 2022 sulle infrastrutture può essere sintetizzato come segue.

Nel 2022 **le opere infrastrutturali monitorate sono 72**, di cui:

 **23 risultano in linea con il programma**

 **20 hanno subito un ritardo nell'ultimo anno**

 **9 opere sono in grave ritardo**



**17 sono proposte di nuovi interventi**



**3 sono le opere concluse** (*Autostrada Ferroviaria Alpina, SS21 del "Colle della Maddalena" per il rischio valanghivo e l'Autostrada A4 Torino- Milano*)

Rispetto al complessivo di 72 opere, 3 sono relative all'attivazione /riattivazione di servizi ferroviari (linee Novara - Varallo, Santhià - Arona e Casale Monferrato - Mortara).

### FOCUS SULLE 50 OPERE STORICHE

**Se si guarda alle 50 opere già monitorate su [www.otipiemonte.it](http://www.otipiemonte.it) negli scorsi anni il bilancio è il seguente:** 17 risultano in linea con il programma (-4 rispetto al 2021); 14 hanno subito un ritardo nell'ultimo anno (+3 rispetto al 2021); 8 opere sono in grave ritardo (invariate rispetto al 2021), 8 sono proposte di nuovi interventi (-1 rispetto al 2021) e 3 opere già in esercizio (invariate rispetto al 2021) di cui monitoriamo le prestazioni (*Autostrada Ferroviaria Alpina, SS21 del "Colle della Maddalena" per il rischio valanghivo e l'Autostrada A4 Torino- Milano*).

### FOCUS SULLE 22 NUOVE OPERE

**Se si guarda, invece, alle 22 nuove opere inserite nel monitoraggio nel 2022, il bilancio è il seguente:** 6 risultano in linea con il programma; 6 hanno subito un ritardo nell'ultimo anno; 1 opera è in grave ritardo, 9 sono proposte di nuovi interventi.

### 3. SCENARI

- **Nel 2022 una performance superiore alle attese**

Il 2022 è stato caratterizzato da tre eventi di portata mondiale che hanno avuto importanti ricadute sull'economia globale: lo scoppio del conflitto russo-ucraino, la crisi energetica, le politiche monetarie più restrittive e un'impennata dell'inflazione come non si vedeva dagli anni '80. Lo scoppio della guerra in Ucraina, nel febbraio 2022, ha aggravato alcune criticità già presenti dal secondo semestre 2021, tra cui le l'aumento dei costi delle materie prime (tra i quali i carburanti fossili) e le difficoltà di approvvigionamento dei materiali, che hanno determinato impatti significativi in diversi settori produttivi, in via prioritaria quello della logistica e dei trasporti.

A questi eventi i Governi e le banche centrali hanno cercato di rispondere con interventi significativi, ma forse non tempestivi, tanto che nel corso del 2022 si è parlato a più riprese di una possibile recessione mondiale. Tale rischio è stato, tuttavia, scongiurato sebbene per il 2023 sia comunque previsto un rallentamento dell'economia e previsioni di crescita contenute.

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

	2021	2022	2023		2021	2022	2023
Mondo	5,9	2,9	1,7	Economie emergenti e in via di sviluppo	6,7	3,4	3,4
Economie avanzate	5,3	2,5	0,5	Turchia	11,4	4,7	2,7
USA	5,9	1,9	0,5	Russia	4,8	-3,5	-3,3
Giappone	2,2	1,2	1,0	Cina	8,1	2,7	4,3
Area Euro	5,3	3,3	0,0	India	8,7	6,9	6,6
Germania	2,9	1,9	-0,3	Sudafrica	4,9	1,9	1,4
Francia	6,8	2,6	0,1	Brasile	5,0	3,0	0,8
<b>Italia</b>	<b>6,7</b>	<b>3,9</b>	<b>0,4</b>	Messico	4,7	2,6	0,9
Spagna	5,5	4,6	0,4	Commercio mondiale	10,6	4,0	1,6
UK	7,4	3,9	-1,1				

Fonte: World Bank, gennaio 2023; Prometeia, dicembre 2022

In particolare, il Pil mondiale è previsto in crescita dell'1,7% con un'inflazione pari al 6,0%, minore rispetto al 2022 (9,8), ma ancora lontana dall'obiettivo del 2%.

A livello di Area Euro la crescita nel 2022 si è attestata al 3,3%, ma per il 2023 è prevista una crescita zero, con un dato invece negativo per la Germania. Sempre nel contesto europeo

anche il Regno Unito si trova in una situazione di crisi significativa con una previsione di diminuzione del PIL dell'1,1%; mentre la Russia è ormai in profonda recessione. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, la crescita nel 2022 è stata già limitata e il 2023 dovrebbe registrare un lievissimo recupero (0,5%).

Rispetto all'inflazione, gli ultimi mesi del 2022 mostrano segnali di un'inversione di tendenza, sebbene in termini assoluti i dati sui prezzi rimangano ancora elevati. Dal canto loro le banche centrali non mostrano ancora chiari segnali di un cambiamento di rotta rispetto alle politiche restrittive adottate negli ultimi mesi ed è plausibile ipotizzare che la riduzione del livello dei prezzi sarà un processo parziale e graduale.

**In questo contesto l'Italia, ha rappresentato sicuramente una sorpresa mostrando una tenuta sia nel 2022 (3,9%), sia per quanto riguarda le stime del 2023 (0,4%).** Nonostante le prospettive fossero quelle di una pesante recessione, **il sistema manifatturiero ha continuato a crescere a ritmi sostenuti, registrando il miglior dato in termini di produzione industriale tra le grandi economie europee dall'inizio dell'anno.** Un risultato anche dovuto al fatto che già nel 2021 l'economia italiana era cresciuta più della media europea e che il settore industriale negli ultimi mesi del 2022 ha risparmiato fino a un quarto di gas, per far fronte al rincaro dei prezzi. Tuttavia, il livello di inflazione ha rappresentato un vincolo per il sistema paese e per il sistema produttivo nel corso del 2022 e, inoltre, la forte dipendenza del nostro Paese dal gas russo - che spiega anche l'elevata inflazione (a dicembre 2022 al di sopra dell'11%) - ha determinato, rispetto al 2021, un sostanziale raddoppio della "bolletta nazionale" (differenza tra l'import e l'export di energia) che nel 2022 ha superato i 100 miliardi.

Nonostante questo, **nei prossimi mesi il Paese dovrebbe attestarsi su una buona performance di crescita anche grazie al contributo del PNRR: nel 2023 saranno determinanti le azioni e le scelte che il nuovo esecutivo metterà in campo con l'obiettivo di rispettare vincoli e scadenze stabiliti dall'UE.**

**Tabella 2 - Previsioni per l'Italia**  
(tassi di variazione percentuale-prezzi costanti)

	2021	2022	2023
PIL	6,7	3,9	0,4
Consumi delle famiglie	5,1	4,7	0,6
Investimenti fissi lordi	16,5	9,4	0,4
Esportazioni	13,5	9,8	1,8
Importazioni	14,8	13,4	0,4
Produzione industriale	11,7	0,4	-1,3
Tasso di disoccupazione (percentuale)	9,5	8,2	8,4
Occupazione (unità di lavoro)	7,6	4,4	0,3
Retribuzioni procapite industria	-1,3	1,4	2,9
Prezzi al consumo	1,9	8,4	5,8
Indebitamento delle Amm.ni Pubbliche (perc. sul PIL)	7,2	5,5	5,8
Debito pubblico (perc. sul PIL)	150,3	145,2	146,4

Fonte: Prometeia, Rapporto di previsione, dicembre 2022

A livello regionale il 2022 si è chiuso con una crescita del PIL pari al 3,6%, quasi un punto al di sopra delle previsioni di luglio, grazie a una performance superiore alle attese nella prima parte dell'anno, ma per l'intera economia regionale Prometeia stima una crescita 2023 di solo 0,3%, in linea con la media nazionale, nel complesso un po' al di sotto delle altre regioni del Nord Ovest, Lombardia (+0,6%), Emilia (+0,5%), Veneto (+0,4%).

Previsto nel 2023 un rallentamento degli investimenti fissi (+1,1% la crescita prevista) e dell'export (+2,8%), ma in entrambi i casi i dati piemontesi sono più favorevoli rispetto sia alla media nazionale (+0,4% per gli investimenti fissi e +2% per l'export), sia alle previsioni per Lombardia, Emilia e Veneto.

In particolare, nei primi nove mesi del 2022 il valore delle esportazioni piemontesi è salito a 42,9 miliardi di euro (in aumento del 18,1% rispetto all'analogo periodo del 2021). Il dato piemontese si confronta con l'incremento del 21,2% registrato a livello nazionale e con performance più o meno in linea di Lombardia (+20,5%), Veneto (+17,5%), Emilia (+16,9%).

**Il Piemonte resta la quarta regione esportatrice a livello nazionale, con una quota del 9,3% sul totale nazionale.**

Positiva anche la crescita della manifattura piemontese, ma in rallentamento rispetto ai primi due trimestri del 2022: secondo i dati rilevati da Unioncamere Piemonte, nel periodo luglio-settembre la produzione è aumentata dell'1,7%, dopo il +5,2% e il +3,8% registrati rispettivamente nel primo e secondo trimestre. La crescita cumulata dei primi nove mesi



rispetto all'analogo periodo del 2021 è pari al 3,6%. La tenuta dell'attività produttiva delle imprese piemontesi viene confermata dal grado di utilizzo degli impianti (69,1%) che, pur subendo un leggero rallentamento, si mantiene su livelli pre-pandemici.

Infine, l'indagine previsiva di Confindustria Piemonte e Unione Industriali Torino per il trimestre gennaio-marzo 2023 raccoglie le valutazioni di 1.100 imprese manifatturiere e dei servizi. **Le valutazioni delle imprese sono molto equilibrate e smentiscono il catastrofismo che spesso si ricava da una lettura superficiale dei dati. Il clima è piuttosto di attesa, improntato alla cautela piuttosto che al pessimismo.** Guerra, crisi energetica, rallentamento della crescita, inflazione e tassi in aumento sono oggettivi elementi di grande attenzione e preoccupazione. Tuttavia nel breve periodo le prospettive di mercato rimangono positive o neutrale.

**Tabella 3 - Previsioni per il Piemonte**  
(tassi di variazione percentuale - prezzi costanti)

	2021	2022	2023
PIL	7,1	3,6	0,3
Consumi delle famiglie	5,2	5,7	0,6
Reddito disponibile	1,3	-0,8	-0,4
Investimenti fissi lordi	17,1	9,3	1,1
Esportazioni	15,4	4,8	2,8
Occupazione (unità di lavoro)	7,9	3,5	0,1
Tasso di disoccupazione	7,3	6,3	6,4

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali, gennaio 2023

- **Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) come volano per la crescita**

I fondi stanziati dall'Europa, attraverso il Next Generation EU, e a livello centrale dal governo italiano, sono un'opportunità da non perdere che impongono la necessità di fare rapidamente delle scelte strategiche rispetto alle opere prioritarie che doteranno il Paese di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso.

L'Italia ha raggiunto i 55 obiettivi previsti dal PNRR entro il 2022 e si appresta a inviare alla Commissione Europea la richiesta per la terza tranche da 19 miliardi di euro. **Dall'estate**

**2021, quando il PNRR è stato definitivamente approvato dall'UE, il nostro Paese ha ricevuto 66,9 miliardi di euro sugli oltre 191 miliardi previsti entro il 2026, di cui 25,40 miliardi (pari al 13,26% dell'importo totale del Piano) destinati alla Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile".**

**La sfida per i prossimi mesi è, quindi, connessa alla capacità di spendere in tempo tutti questi soldi.** Secondo le stime della NADEF, il nuovo Governo Meloni dovrà spendere 40,9 miliardi nel 2023, 46,5 miliardi nel 2024, 47,7 miliardi di euro nel 2025 e 35,6 miliardi nel 2026. Si tratta di circa 170 miliardi di euro in quattro anni.

**Per il 2023 abbiamo 149 traguardi e obiettivi da raggiungere per ottenere 38 miliardi di euro in due rate.**

**Tabella 4 - Le opere piemontesi finanziate dal PNRR e PNC**

(Piano Nazionale Complementare)

OPERE	AVANZAMENTO 2022 SU 2021	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
• 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

**BOX DI SINTESI**  
**Le tappe del PNRR**

- Il 30 aprile 2021 il PNRR dell'Italia è stato trasmesso dal Governo alla Commissione europea (e, subito dopo, al Parlamento italiano).
- Il 22 giugno 2021 la Commissione europea ha pubblicato la proposta di decisione di esecuzione del Consiglio, fornendo una valutazione globalmente positiva del PNRR italiano.
- Il 13 luglio 2021 il PNRR dell'Italia è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio, che ha recepito la proposta della Commissione europea. La Decisione contiene un allegato con cui vengono definiti, in relazione a ciascun investimento e riforma, precisi obiettivi e traguardi, cadenzati temporalmente, al cui conseguimento si lega l'assegnazione delle risorse su base semestrale.
- Il 13 agosto 2021 la Commissione europea, a seguito della valutazione positiva del PNRR, ha erogato all'Italia 24,9 miliardi a titolo di prefinanziamento (di cui 8,957 miliardi a fondo perduto e per 15,937 miliardi di prestiti), pari al 13% dell'importo totale stanziato a favore del Paese.
- Il 23 dicembre 2021 il Governo ha presentato al Parlamento la prima Relazione sullo stato di attuazione del PNRR.
- Il 28 dicembre 2021 il Commissario europeo per l'economia Paolo Gentiloni e il Ministro dell'Economia e delle Finanze Daniele Franco hanno siglato gli Operational Arrangements (OA) relativi al PNRR dell'Italia, con i quali sono stabiliti i meccanismi di verifica periodica (validi fino al 2026) relativi al conseguimento dei traguardi ed obiettivi (Milestone e Target) necessari per il riconoscimento delle rate di rimborso semestrali delle risorse PNRR in favore dell'Italia.
- Il 13 aprile 2022 la Commissione europea ha versato all'Italia la prima rata da 21 miliardi (10 miliardi di sovvenzioni e 11 miliardi di prestiti), a seguito della valutazione positiva sugli obiettivi del PNRR che l'Italia doveva conseguire entro il 31 dicembre 2021.
- Il 27 settembre 2022 la Commissione europea ha espresso una valutazione preliminare positiva sul raggiungimento degli obiettivi e dei traguardi previsti per il primo semestre del 2022, ai fini dell'erogazione della seconda rata di 21 miliardi.

Avendo l'inflazione spinto al rialzo il costo delle materie prime e dei componenti dei cantieri, il rischio è che gli appalti del PNRR e la realizzazione delle opere infrastrutturali previste, possano subire ritardi o extra costi e che i fondi attualmente previsti per le infrastrutture potrebbero non essere sufficienti.

L'aumento dei prezzi è stato tale da far sì che il Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile rivedesse al rialzo i prezzi di alcuni componenti<sup>2</sup>. Per fare alcuni esempi i tondini di ferro del cemento armato sono rincarati del 44%, i laminati in acciaio del 48%, i binari ferroviari del 31%. Anche Rfi, il più grande appaltatore del PNRR, ha aggiornato le proprie tariffe, incrementando i costi di costruzione previsti<sup>3</sup>.

Dati questi incrementi, il Governo ha deciso di intervenire con diverse misure: già nel maggio 2021 il Decreto Sostegni-bis (DL 73/2021, L106/2021), poi prorogato al secondo semestre 2021 (L. Bilancio 2022 e Decreti MIMS del 4-5 Aprile 2022) aveva introdotto un meccanismo straordinario di compensazione dei prezzi per i contratti in corso di esecuzione, basato sulle rilevazioni del MIMS di variazioni dei prezzi (in aumento o diminuzione) significative, cioè superiori all'8%, nel primo semestre dell'anno. A questo scopo è stato costituito un apposito Fondo per l'adeguamento dei prezzi, cui accedono le imprese e le stazioni appaltanti. Il meccanismo originario di accesso al fondo prevedeva che le imprese presentassero istanza di compensazione al MIMS, a seguito dell'accoglimento della quale, le risorse del Fondo venivano assegnate alle stazioni appaltanti, che a loro volta procedevano a erogarle alle imprese. Il Ministero, dunque, si faceva garante del rimborso delle risorse rendicontate dalle aziende. Con il Decreto Sostegni-ter (DL 4/2022 del 27/1, L 25/2022 del 28/3), è stato semplificato il meccanismo di compensazione; la norma prevede che l'onere della compensazione venga affidata alle stazioni appaltanti che dovranno successivamente rivalersi sul Ministero.

Questo meccanismo è stato poi ulteriormente ripreso dal Decreto Aiuti (DL 50/2022 del 17 Maggio convertito in L. 91/2022, 15 Luglio) che introduce nuove misure volte ad accelerare il processo di rilevazione dell'aumento dei costi e a favorire il reperimento di risorse al proprio interno da parte delle stazioni appaltanti, da destinare alla copertura degli incrementi di costo. Gli enti ora devono far fronte all'aumento dei prezzi attraverso i propri bilanci (avendo un maggiore margine di azione), rivalendosi solo successivamente

---

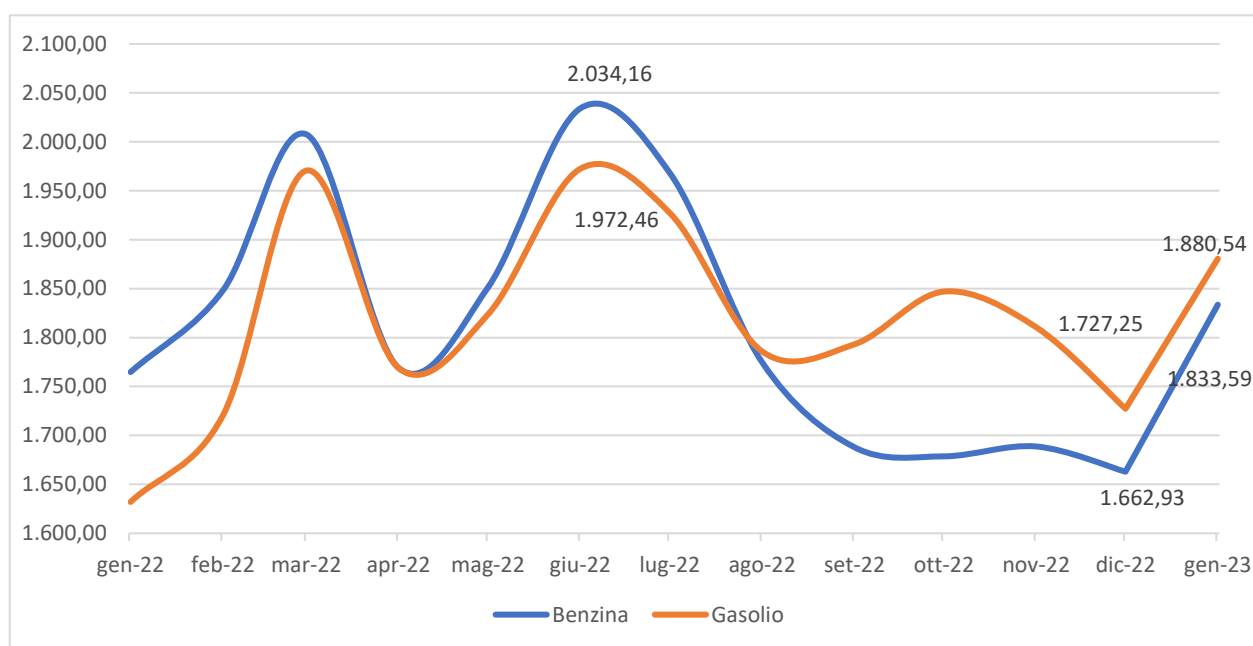
<sup>2</sup> Un dettaglio relativo all'aggiornamento dei prezzi di alcuni componenti, aggiornato al primo semestre del 2021 è disponibile a questo link: [https://www.casaportale.com/public/uploads/85863\\_Allegato-1.pdf](https://www.casaportale.com/public/uploads/85863_Allegato-1.pdf).

<sup>3</sup> A questo link il dettaglio relativo all'aumento dei prezzi applicati dalla rete ferroviaria italiana: <https://www.rfi.it/it/fornitori-e-gare/regole-e-documentazione/tariffe-di-prestazioni-e-lavori.html>

sull'amministrazione centrale finanziatrice ed assumendosi quindi il rischio della copertura delle risorse. Il **Decreto Aiuti ha inoltre previsto l'istituzione di un ulteriore Fondo per l'avvio delle opere indifferibili costituito presso il MEF, destinato in via prioritaria agli interventi del PNRR. Il fondo rende disponibili complessivamente 7,5 miliardi fino al 2026 di cui 1,5 miliardi per il 2022.**

**Nel corso del 2022, anche il prezzo del petrolio ha registrato aumenti importanti superando quota 100 dollari al barile, causando inevitabilmente l'aumento del costo dei carburanti (v. fig.1).** Due sono stati i picchi nel corso del 2022: uno a marzo, cui è seguita l'introduzione dello sconto sulle accise, e uno a giugno, come conseguenza dell'embargo al petrolio russo importato via mare e delle decisioni prese dai paesi produttori di petrolio.

**Figura 1 - Andamento mensile del prezzo di benzina e gasolio (€/1000 litri)**



Fonte: Rapporto OIT Nord 2022 su dati del Ministero dello Sviluppo Economico

Per far fronte ai rincari, il Governo italiano è intervenuto con diverse misure volte a ridurre il peso delle accise sui carburanti con una serie di interventi rimasti validi fino a tutto novembre 2022. A partire, invece, dal 1° dicembre 2022 il nuovo Governo ha stabilito di ridurre l'agevolazione di circa 10 centesimi al litro. Scaduto il provvedimento lo scorso 31 dicembre, il Governo ha deciso di non prorogare ulteriormente la misura, ripristinando la quota delle accise nella sua interezza, con la conseguenza di nuovo incremento dei carburanti di circa 20 centesimi al litro.

**Per quanto riguarda invece i pedaggi sulle tratte di competenza di Autostrade per l'Italia, dal 1° gennaio 2023 i prezzi, sulla metà delle tratte, sono aumentati complessivamente del 2%, con aggiunta di un altro 1,34% a partire dal 1° luglio 2023.**

L'effetto dell'aumento dei costi nel 2022 ha impattato anche sui costi di trasporto delle merci su strada in Italia e in Europa e, in generale, si stima che l'aumento delle tariffe del trasporto stradale continuerà nei prossimi mesi.

- **Il contributo del Ferrobonus a sostegno del trasporto intermodale**

Il Ferrobonus - approvato nel 2016 dalla Commissione Europea e inserito insieme al Marebonus nella Legge di Stabilità 2016 su richiesta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha l'obiettivo di rendere i trasporti più sostenibili, favorendo lo spostamento del traffico merci dalle strade alla ferrovia. Lo strumento si sostanzia in un incentivo a favore delle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale e/o trasbordato e operatori del trasporto combinato (MTO) che commissionano alle imprese ferroviarie treni completi e che si impegnino a mantenere dei volumi di traffico in termini di treni/chilometro e a incrementarli nel corso del periodo di incentivazione. Con decreto direttoriale n.24 del 7.03 2022, il MIT ha stanziato, per il biennio 2021-2022, 44 milioni di euro di incentivi per il Ferrobonus, suddivisi in 25 milioni per il 2021 e 19 milioni per il 2022. La Regione Piemonte, che da tempo co-finanzia la misura, ha confermato, per il 2022, un impegno di circa 300.000 euro.

Negli ultimi mesi del 2022, la bozza sulla manovra di Bilancio 2023 riportava uno stanziamento di ulteriori 25 milioni di euro per il 2023, ma nella Finanziaria 2023 tale stanziamento è stato stralciato.

- **Opere strategiche e Commissari Straordinari**

Sull'insieme degli strumenti programmatori volti ad individuare le opere infrastrutturali per la cui realizzazione si ritengono necessarie procedure acceleratorie in ragione della loro rilevanza è intervenuto l'art. 4, commi 1-5, del D.L. 32/2019 (cd. decreto sblocca cantieri), modificato dall'art. 9 del D.L. 76/2020 (cd. decreto semplificazioni) e, successivamente, dall'art. 52 del D.L. 77/ 2021 (cd. decreto semplificazioni-bis), che ha introdotto una procedura per l'individuazione di interventi infrastrutturali per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari.

Questa nomina e le relative procedure semplificate si rendono necessarie in quando le opere interessate sono caratterizzate da:

- un elevato grado di complessità progettuale;
- una particolare difficoltà esecutiva o attuativa;
- complessità delle procedure tecnico-amministrative;
- ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale

A livello nazionale sono stati emanati i seguenti atti:

- D.P.C.M. 16 aprile 2021, con i quali si è proceduto alla nomina di 29 commissari straordinari a cui sono state affidate 57 opere;
- D.P.C.M. 5 agosto 2021, con i quali si è proceduto alla nomina di ulteriori 20 commissari a cui sono state affidate altre 45 opere;
- D.P.C.M. 11 maggio 2022 che hanno previsto la nomina di ulteriori Commissari straordinari per altre 15 opere.

Si tratta in tutto 115 opere a scala nazionale, di cui 34 relative al sistema infrastrutturale strade e autostrade, 26 ferrovie, 10 sistemi urbani, 5 porti e interporti e 3 aeroporti.

**Tabella 5 - Infrastrutture piemontesi monitorate attribuite a Commissari Straordinari di Governo** (in grassetto quelle monitorate da OTI Piemonte)

OPERE	COMMISSARIO	DATA DI NOMINA	AVANZAMENTO 2022 SU 2021
<b>Ferrovie</b>			
Torino Lione: tratta Bussoleno-Avigliana	Calogero Mauceri	D.P.C.M. del 5 agosto 2021	SI
Torino Lione: tratta Avigliana-Orbassano			
Torino Lione: scalo di Orbassano			
Quadruplicamento Tortona- Voghera	Vincenzo Macello	D.P.C.M. del 5 agosto 2021	SI
Terzo Valico Appenninico e nodo di Genova	Calogero Mauceri	DPCM 20 dicembre 2019	SI
<b>Piattaforme logistiche intermodali</b>			
Alessandria Smistamento	Calogero Mauceri	Emendamento alla Legge di Bilancio di dicembre 2021	SI
<b>Trafori e valichi</b>			
SS27 del Gran San Bernardo	Matteo Castiglioni	D.P.C.M. del 5 agosto 2021	SI
<b>Viabilità</b>			
Trafo del Tenda	Nicola Prisco	DPCM del 16 aprile 2021	SI
Tangenziale di Mondovì	Angelo Gemelli	D.P.C.M. del 5 agosto 2021	SI
<b>Altre opere</b>			

Riorganizzazione dei presidi della Polizia di Stato	Fabio Riva	D.P.C.M. del 5 agosto 2021	SI
Alessandria - Caserma Cardile	Fabio Riva	D.P.C.M. del 5 agosto 2021	SI

• **Il Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo FS per il Piemonte**

A maggio 2022 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha presentato il Piano Industriale 2022-2031 che prevede oltre 190 miliardi di investimenti con un impatto sull'economia nazionale stimabile in 2-3 punti percentuali di PIL. Il Piano prevede una profonda ridefinizione della governance e un nuovo assetto organizzativo che aggrega le società controllate da FS in quattro poli di business:

1. "Infrastrutture",
2. "Passeggeri",
3. "Logistica",
4. "Urbano".

La visione strategica e industriale di lungo periodo ha, tra i suoi principali obiettivi:

- dare certezza di esecuzione alle opere infrastrutturali nei tempi previsti;
- favorire il trasporto collettivo multimodale rispetto al trasporto privato;
- incrementare fino a raddoppiare rispetto al 2019 il trasporto merci su ferro;
- rendere le infrastrutture ferroviarie e stradali più sostenibili, accessibili, integrate efficacemente fra loro e resilienti, incrementandone la dotazione anche per ridurre il gap tra nord e sud del Paese;
- aumentare il grado di autonomia energetica del Gruppo attraverso fonti rinnovabili e contribuire, anche in questo campo, alla transizione ecologica del Paese.

**Polo infrastrutture.** Oltre **8 miliardi di euro** per gli investimenti in opere infrastrutturali ferroviarie in Piemonte. Tra le principali, la **conclusione del Terzo Valico dei Giovi**, ma anche la realizzazione della **tratta italiana della linea Torino-Lione (fase 1)**, delle **nuove fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano** (S. Luigi - Orbassano, Torino San Paolo, Borgata Quaglia, Ferriera, Dora e Zappata), la nuova linea diretta Torino Porta Nuova - Torino Porta Susa e il potenziamento delle **stazioni merci di Orbassano e Novara Boschetto**.

Alle infrastrutture stradali sono destinati 1,65 miliardi di euro per la realizzazione del **collegamento A4-A26 Masserano-Ghemme**, la tangenziale di Mondovì, il nuovo **tunnel del Tenda** e la SS337 Adeguamento Comune di Re-Ponte della Ribellesca.



**Polo Logistica.** Di fondamentale importanza per lo sviluppo del Paese e per il territorio piemontese, il Polo prevede un investimento di circa **19 milioni di euro**. L'obiettivo, entro il 2031, è realizzare l'ampliamento di **Alessandria smistamento** e il potenziamento dei **terminal di Novara Boschetto, Novi San Bovo, Torino Orbassano e Moncalieri**. In questo modo, sarà possibile registrare un sensibile incremento di fatturato. Nel 2031, infatti, si prevede un aumento del 55% di fatturato sia per i servizi intermodali che per i convenzionali.

**Polo Passeggeri.** Nel prossimo decennio per il trasporto ferroviario piemontese si prevede il potenziamento dell'offerta per il **nodo di Torino** con il completamento delle opere infrastrutturali in programma e nuovi servizi per il capoluogo piemontese, con investimenti per oltre **800 milioni di euro**. Si punta inoltre al rinnovo della flotta regionale con l'arrivo di treni moderni ed ecosostenibili (61 nuovi treni).

**Polo Urbano.** Valorizzare 2,6 milioni di mq di patrimonio. È l'impegno previsto per il polo urbano con un investimento di quasi **3 milioni di euro** dedicati a progetti su Torino, Acqui Terme, Collegno e Limone Piemonte.

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

Dopo un 2021 caratterizzato da una rapida ripresa economica delle attività e, in taluni casi, anche dall'accelerazione rispetto ai cronoprogrammi prestabiliti dei lavori di realizzazione delle opere infrastrutturali, il 2022 è stato 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.

**Nel 2022 le opere complessivamente monitorate sono 72, 22 in più rispetto al 2021.**

Come anticipato nel Rapporto OTI Piemonte 2021, presentato in conferenza stampa il 17.03.2021, nel corso del 2022 è stato ampliato il monitoraggio a 22 nuove infrastrutture piemontesi che, in fase di ascolto e raccolta delle istanze emerse dal sistema imprenditoriale, sono state ritenute fondamentali per l'utilizzo delle opere principali e un'accessibilità ottimale ai territori.

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

Di seguito si riporta la mappa con le 72 opere monitorate in OTI Piemonte articolate per macro-aree e suddivise tra quelle monitorate prima del 2022 (50) e, in rosso, le 22 inserite nel corso del 2022.

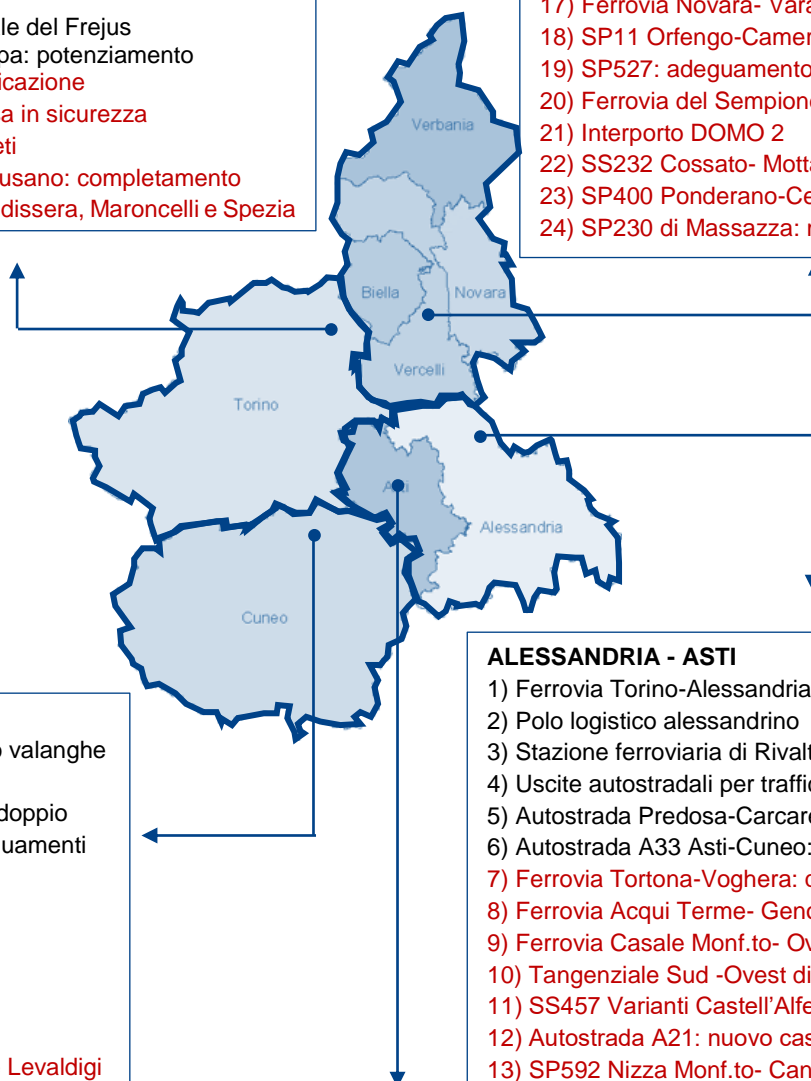
## LE OPERE MONITORATE

### IVREA - TORINO

- 1) Autostrada A5 Torino-Aosta: messa in sicurezza
- 2) Autostrada Torino-Milano A4: ammodernamento
- 3) Autostrada Ferroviaria Alpina AFA: potenziamento
- 4) Chivasso: interconnessione con l'Alta Velocità
- 5) Ferrovia Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta: adeguamento
- 6) Ferrovia Torino-Pinerolo: raddoppio
- 7) Metropolitana di Torino-Linea 1: completamento
- 8) Metropolitana di Torino-Linea 2: realizzazione
- 9) Nodo idraulico di Ivrea: ricostruzione Ponte Ribes
- 10) Collegamento ferroviario Torino-Ceres (Aeroporto)
- 11) Passante ferroviario di Torino: completamento
- 12) Tangenziale di Torino: ammodernamento
- 13) Tangenziale Est di Torino
- 14) Raddoppio traforo autostradale del Frejus
- 15) Interporto di Torino S.I.TO. Spa: potenziamento
- 16) Ferrovia Canavesana: elettrificazione
- 17) Ferrovia Torino- Ceres: messa in sicurezza
- 18) SP565: rifacimento Ponte Preti
- 19) SP460 Lombardore- Front- Busano: completamento
- 20) 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) Colle della Maddalena: rischio valanghe
- 2) Autostrada Asti-Cuneo
- 3) Ferrovia Fossano-Cuneo: raddoppio
- 4) Ferrovia Torino-Savona: adeguamenti
- 5) Polo logistico cuneese
- 6) Tangenziale di Cuneo
- 7) Tangenziale di Fossano
- 8) Traforo Armo-Cantarana
- 9) Traforo del Tenda
- 10) Variante di Demonte
- 11) 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

50 opere storiche  
22 nuove opere infrastrutturali dal 2022

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).

Con l’inserimento delle 22 nuove infrastrutture, il numero di opere afferente a ciascun sistema e settore risulta il seguente:

#### SISTEMI INFRASTRUTTURALI



#### SETTORI INFRASTRUTTURALI



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 descrizione di quanto accaduto nel 2022 per le opere già ad uno stadio di progettazione o realizzazione in fase avanzata.**

#### • IL CORRIDOIO TEN-T MEDITERRANEO

Per quanto riguarda i grandi corridoi europei che attraversano il Piemonte, il Mediterraneo e il Reno-Alpi, il 2022 ha visto un avanzamento sostanziale sia della Torino- Lione, e in particolar modo della tratta di accesso italiana, sia del Terzo Valico Appenninico, seppur con qualche rallentamento.

Con riferimento all'**asse ferroviario Torino-Lione** proseguono i lavori sul fronte della realizzazione del **tunnel transfrontaliero** in capo a TELT per il quale nel 2023 è prevista

l'aggiudicazione dei lavori per la realizzazione dei 12,5 km sul lato italiano e nel 2024 l'avvio dei lavori.

Nell'aprile 2022 si è riunito l'Osservatorio per la Torino-Lione presieduto dal Commissario Straordinario di Governo, Calogero Mauceri, che ha visto il "rientro" del Comune di Torino, che negli anni della Giunta Appendino aveva deciso di non partecipare alle sedute.

Sempre nel mese di aprile Telt ha affidato le Direzioni lavori per le stazioni internazionali e le opere all'aperto sulla piana di Saint-Jean-de-Maurienne e Susa. I contratti, del valore complessivo di oltre 23 milioni di euro, sono stati affidati con tre gare internazionali a importanti società di ingegneria che hanno il compito di verificare "sul campo" i progetti esecutivi, affiancare TELT nella pianificazione delle gare e nella redazione dei capitolati di appalto per i lavori e seguire tutta la realizzazione delle opere.

A maggio TELT ha consegnato a SITAF, concessionaria dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, le aree tra San Didero e Bruzolo che ospiteranno il futuro autoporto della Val di Susa a servizio dei mezzi pesanti: Sitaf dall'autunno del 2020 ha avviato il monitoraggio ambientale ed elaborato il progetto del nuovo autoporto, lanciando nella primavera 2021 una gara d'appalto per i lavori di costruzione. Tuttavia a maggio 2022 ha comunicato ufficialmente la revoca della gara a seguito del rincaro materiali. La concessionaria autostradale ha scelto, quindi, di avvalersi della possibilità di eseguire i lavori in house, così da procedere direttamente con la realizzazione dell'autoporto.

A dicembre 2022 si è svolta a Roma la Commissione intergovernativa (CIG), nell'ambito della quale è diventato operativo l'accordo che, per la prima volta in Europa, consente il riutilizzo binazionale dei materiali di scavo all'interno dei cantieri transfrontalieri; si concretizza così il principio del "Cantiere unico" che fissa l'insieme dei cantieri dell'opera come un unico sito il cui perimetro è definito nel Trattato internazionale del 2012.

In chiusura del 2022 i Governi italiano e francese hanno chiesto all'Unione Europea l'impegno a portare il cofinanziamento dell'opera dal 40% al 55% (pari a 2,750 miliardi di euro); alla fine del 2022 risulta, infatti, un contributo europeo per il periodo 2023-2027 di soli 800 milioni di euro, a fronte di appalti del valore di circa 5 miliardi di euro che saranno lanciati da Telt nello stesso periodo.

Dal canto suo, l'Unione Europea ha precisato che entro il 2032, quando sarà operativo il tunnel di base, debbano entrare in funzione anche le tratte nazionali.

Lato Francia, ad aprile 2022 si è chiuso il cantiere che tra il 2015 e il 2022 ha realizzato i primi 10,5 km della canna pari del tunnel di base del Moncenisio tra Saint-Martin-la-Porte e La

Praz (quella che avrà direzione di transito Parigi) e a dicembre 2022 è iniziato in Maurienne lo scavo del tunnel di base nel comune di Saint-Julien-Montdenis: quasi 3 km di tunnel che si uniranno ai 10,5 km già realizzati.

A dicembre 2022 risultano attivi 10 cantieri e scavati 30,4 km di gallerie (di cui 10,5 km di tunnel di base), pari al 19% dell'opera.

Per quanto riguarda la **tratta nazionale Bussoleno-Torino**, i cui lavori inizieranno nel 2025, l'avanzamento sulle singole tratte è il seguente:

- Sulla **tratta Bussoleno- Avigliana** RFI ha previsto i seguenti interventi e il cronoprogramma diffuso aggiornato a giugno 2022 riporta stati di avanzamento lavori molto diversi:
  - Lotto 1: realizzazione del sistema ERTMS Livello 2 con contestuale realizzazione di nuovi apparati tecnologici per la gestione della circolazione della tratta Bussoleno Avigliana → conseguite tutte le autorizzazioni e avvio delle attività negoziali;
  - Lotto 2: soppressione di 2 passaggi a livello nel Comune di Borgone Susa → convocazione della Conferenza dei Servizi (la Città Metropolitana di Torino, con determina n. 2580, ha escluso dalla fase di VIA il Lotto);
  - Lotto 3: adeguamento alle specifiche di interoperabilità Persone Mobilità Ridotta (STI PMR) delle fermate di Sant'Ambrogio, Borgone e Bruzolo → è in corso la progettazione esecutiva e nel 1° semestre 2023 saranno avviati i lavori;
  - Lotto 4: realizzazione di 2 precedenze a modulo 750 m a Condove e Bruzolo → procedura di verifica di assoggettabilità VIA di prossimo avvio;
  - Lotto 5: adeguamento del sistema di alimentazione della linea mediante la realizzazione di due nuove Sottostazioni Elettriche ad Avigliana e Borgone;
  - Lotto 6: demolizione della linea primaria;  
Per i Lotti 5 e 6 nel 2° semestre 2022 era in programma la convocazione della Conferenza dei Servizi.  
Lotto 7: risanamento acustico della tratta → per il 1° semestre 2023 è atteso l'avvio della Progettazione Definitiva.

I costi complessivi per tutti i lotti ammontano a 200 milioni di euro, di cui 81 milioni già disponibili che saranno utilizzati per la realizzazione dei lotti 1, 2, 3, 5 e 6; mentre i lotti 4 e 7 sono da finanziare.

I benefici attesi sono l'incremento della capacità attuale, passando da 10 treni/h a 12 treni/h e l'adeguamento della linea a modulo 750 metri. I lavori sono in corso con previsione di chiusura nel 2026.

- **Tratta Avigliana- Scalo di Orbassano:** il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea in variante di tracciato da Avigliana allo scalo di Orbassano, per uno sviluppo complessivo di circa 24 km, incluse le modifiche al PRG dello scalo funzionali all'ingresso dei nuovi binari. Il tracciato si sviluppa in galleria al di sotto della Collina Morenica per un'estesa di circa 14 km, cui segue un tratto in galleria artificiale di circa 3 km e un tratto allo scoperto di ingresso e attraversamento dello scalo, per poi congiungersi alla linea esistente di accesso al nodo di Torino. A maggio 2022, il Commissario Straordinario di Governo, Calogero Mauceri, ha firmato un'ordinanza con la quale ha autorizzato Rfi a sviluppare il progetto definitivo della tratta, ad oggi in corso. La consegna del progetto è prevista la fine del 2023 e il termine lavori nel 2030. Il costo ammonta a 1,7 miliardi, di cui risultano disponibili 66 milioni di euro.
- Sullo **scalo di Orbassano** gli interventi riguardano:
  - realizzazione di un nuovo tratto di linea con percorso indipendente all'interno dello Scalo di Orbassano;
  - nuova interconnessione merci per i treni in ingresso/uscita dallo Scalo di Orbassano (lato Rivalta);
  - nuova interconnessione merci per i treni in ingresso/uscita dallo Scalo di Orbassano (lato Torino) con la predisposizione per l'allaccio della futura Gronda Merci Scalo di Orbassano - Settimo Torinese;
  - nuove aste di lunghezza fino a 750 m per l'adeguamento dello Scalo di Orbassano alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI);
  - realizzazione di nuovi binari per le merci pericolose e di un nuovo binario per il treno di soccorso nella galleria di base Torino-Lione;
  - innesto della linea metropolitana proveniente da San Luigi sulla nuova linea;
  - nuovi binari per soste tecniche a servizio dei Raccordati;
  - interventi di modifica agli ingressi dei Raccordati per la corretta gestione delle indipendenze.

Nella fase finanziata di 13 milioni di euro sono stati realizzati interventi in corrispondenza del fascio Modalohr per la realizzazione di un nuovo binario di appoggio nell'area di raccordo

attivato a fine 2021 al fine di migliorare le operazioni di manovra, nonché un ampliamento delle aree di sosta/movimentazione dei mezzi su gomma.

Lo scalo sarà oggetto di rifunzionalizzazione in uno scenario coerente con il potenziamento della linea Torino Lione, adeguandolo agli standard europei di interoperabilità (modulo e sagoma). Tali interventi avverranno nell'ambito del più ampio ridisegno del PRG derivante dalla realizzazione del nuovo tunnel del Moncenisio e del potenziamento delle linee di accesso Bussoleno- Avigliana e Avigliana- Orbassano).

Nell'ambito dello scalo di Orbassano sono altresì in corso lavori funzionali all'attivazione della nuova linea SFM 5 attestata alla stazione S. Luigi di Orbassano (finanziata dal PNRR), comprendenti anche le prime opere di rifunzionalizzazione dello scalo coerenti con il PRG complessivo dell'impianto.

**AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA (AFA)**

*L'Autostrada Ferroviaria Alpina (società partecipata da Mercitalia Rail ed SnCF) 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 collegamento ferroviario è lungo 175 km e il progetto dell'Autostrada Ferroviaria Alpina 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) e sostenibili rispetto alla strada.*

*N.b: si tratta di un'opera conclusa da tempo, ma che continuiamo a monitorare poiché 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, per quanto riguarda la realizzazione del raddoppio della **galleria del Frejus** continuano a registrarsi ritardi e ora la fine dei lavori, inizialmente prevista per fine 2022, è posticipata alla fine del 2023 a causa delle difficoltà di approvvigionamento dei materiali che hanno causato, altresì, un aumento dei costi di circa 15 milioni di euro (da 306 a 321) solo sul lato italiano.

Terminati invece, i lavori sulla **A4 Torino-Milano** e nel periodo 2023-2026, è prevista la ripavimentazione di tutti i 250 km dell'autostrada. Nell'ambito del progetto Smart Roads, il Gruppo Astm prevede un investimento di 800 milioni di euro, 100 dei quali destinati alla ripavimentazione; la nuova pavimentazione vedrà la posa di una tipologia di asfalto "green" ottenuto con un fondo a base di grafene e plastiche dure da recupero, unito ad asfalto riciclato al 70% che consentirà l'abbattimento dei costi di manutenzione e il taglio delle emissioni.



- **IL CORRIDOIO TEN-T RENO-ALPI**

Per quanto riguarda la realizzazione del **Terzo Valico Appenninico**, parte integrante del Corridoio TEN- T Reno-Alpi, l'opera è affidata al consorzio COCIV ed è suddivisa in 6 lotti costruttivi non funzionali, tutti finanziati e in fase realizzativa.

Nell'autunno 2022 la "talpa" utilizzata nei fronti di scavo si è dovuta fermare a causa del terreno friabile presso Arquata; questo ha comportato un rallentamento di lavori, ma nel corso del 2022 gli scavi sono comunque proseguiti e a dicembre è stato abbattuto l'ultimo diaframma della galleria di valico in territorio ligure, tra Polcevera e Cravasco, per una lunghezza di 27 km.

Nel corso dell'anno sono inoltre proseguiti i lavori inerenti alla viabilità sia in area piemontese che ligure: per mitigare l'impatto dei lavori sui territori e sulla viabilità dei comuni interessati, è previsto l'adeguamento e la realizzazione di circa 30 km di nuova viabilità. Oltre 336 milioni di euro sono le risorse destinate ai territori di cui 183 milioni di euro nel territorio piemontese e 153 milioni di euro nel territorio ligure.

A dicembre 2022 l'attività di scavo ha raggiunto l'83% dell'intera opera mentre la realizzazione complessiva il 65%. Il costo del Terzo Valico è salito a 7,8 miliardi di euro ed è inserito tra gli investimenti del PNRR; lo stallo verificatosi in autunno ha comportato uno spostamento del termine lavori entro il primo semestre 2025.

Con riferimento al **nodo ferroviario di Novara** - centrale nella rete di trasporto piemontese poiché posto all'incrocio dei corridoi Reno- Alpi e Mediterraneo, e strettamente legato allo scalo di Novara Boschetto e all'interporto CIM - gli interventi prevedono la realizzazione di:

- una bretella a servizio dei treni merci per liberare la linea Novara-Domodossola;
- l'adeguamento del terminal dell'autostrada viaggiante (RoLa) e del fascio binari del Boschetto da portare allo standard europeo da 750 metri;
- progettazioni pregresse per le linee Novara-Mortara e Novara-Milano.

Gli interventi si rendono necessari per supportare i traffici verso la Svizzera (via Domodossola-Sempione e via Luino), il Gottardo e il Ceneri e in prospettiva sul corridoio Mediterraneo e il Terzo Valico.

Il costo complessivo degli interventi, pari a 583 milioni di euro (secondo il Contratto di Programma MIMS-RFI 2022-2026), è così ripartito:

- 190 milioni di euro per la sistemazione di Novara Boschetto (compreso l'adeguamento del PRG di Vignale) di cui ne sono stati reperiti 83 milioni;

- 393 milioni di euro per la realizzazione del passante merci (incluse le progettazioni pregresse per opere di scavalco della linea Novara-Mortara e Novara-Milano) di cui ne sono stati reperiti 7 milioni.

A maggio 2022 il Comune di Novara e la Regione Piemonte, durante la Conferenza dei Servizi, hanno trovato l'intesa che porterà all'avvio dei lavori nel 2024. Risolte, infatti, alcune questioni legati alla viabilità locale e all'inserimento ambientale, il progetto potrà finalmente concretizzarsi. A questo punto RFI (Rete Ferroviaria Italiana) potrà procedere con il progetto esecutivo e affidare i lavori tramite appalto. L'investimento effettuato ammonta a circa 110 milioni di euro. La conclusione dei lavori di realizzazione della bretella merci è prevista per il 2029.

Per quanto riguarda, invece, il **quadruplicamento della linea Tortona-Voghera**, sono previsti i seguenti interventi:

- l'adeguamento del Piano Regolatore Generale (PRG) della stazione di Tortona per inserimento dei nuovi binari;
- il quadruplicamento in affiancamento ai binari della linea esistente e il mantenimento dell'interasse esistente sulla linea storica, a esclusione di qualche piccola variazione locale;
- il collegamento fra la linea Genova-Milano e la linea Alessandria-Piacenza senza bivi a raso, tramite la predisposizione di un'opera di scavalco sulla linea Genova-Milano;
- la sistemazione della fermata di Pontecurone;
- la realizzazione di quattro fabbricati tecnologici per la gestione degli enti di stazione e di linea.

Il progetto rappresenta un tassello chiave nell'ambito della realizzazione del Corridoio Reno- Alpi e del potenziamento della linea Terzo Valico dei Giovi. L'obiettivo è garantire una riduzione delle interferenze sulla linea e, conseguentemente, un incremento complessivo della regolarità di circolazione, attraverso la realizzazione della separazione dei flussi di traffico tra i collegamenti Torino-Alessandria-Piacenza e le relazioni Milano-Genova. Ad ottobre 2022 si è svolto il Dibattito pubblico sul progetto che ha coinvolto i territori interessati e grazie al quale i cittadini hanno potuto approfondire i dettagli del progetto.

Il costo del quadruplicamento della linea è di 600 milioni di euro, parzialmente finanziata dal PNRR (opere prioritarie PRG e ACC Tortona). I lavori dovrebbero iniziare nel 2024 e concludersi nel 2028.

In merito al **potenziamento della linea Acqui Terme- Ovada- Genova** il progetto, incluso nel PNRR, prevede una serie di interventi distribuiti sulle tratte e sugli impianti, finalizzati all'incremento degli indici di regolarità, di affidabilità e di miglioramento degli accessi delle stazioni. L'opera permetterà di sviluppare il Porto di Genova come hub di accesso al Corridoio Reno-Alpi. La linea è lunga 53 km di cui l'80% in galleria, ed interessa 14 comuni nelle province di Genova e Alessandria.

Il costo di tali interventi - per i quali nel 2022 non vi sono stati avanzamenti - è di 84,40 milioni di euro, per oltre il 75% coperti da fondi PNRR e la fine lavori è prevista per il 2026.

Infine, per quanto riguarda il **potenziamento della linea ferroviaria del Sempione** (tra il Vallese e l'Ossola), l'ipotesi è quella di realizzare un nuovo tunnel di 11 km, con pendenza del 13‰, che consentirebbe di risolvere il nodo relativo alla galleria elicoidale di Varzo, un imbuto per la circolazione dei treni. Questo consentirebbe il transito di treni leggeri veloci e, quindi, di raggiungere gli obiettivi di sviluppo del Lötschberg- Sempione. Per l'inizio del 2023 è previsto un incontro con il Vice Ministro alle Infrastrutture Rixi per illustrare al Governo il documento con le priorità infrastrutturali individuate dall'Italia e dalla Svizzera tra cui figura anche la SS33 del Sempione. I rappresentanti elvetici hanno ribadito i progetti di sviluppo messi in campo già negli anni scorsi: 850 milioni di franchi nel fondo per l'infrastruttura ferroviaria Lötschberg-Sempione e fine lavori prevista entro il 2035. In discussione un ulteriore finanziamento di 515 milioni di franchi sulla stessa linea.

#### • **IL SISTEMA AEROPORTUALE**

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

Con riferimento alla connessione con l'Aeroporto di Caselle, slitta alla fine del 2023 la riapertura del **collegamento ferroviario Torino- Ceres** con il Passante Ferroviario di Torino.

A cantiere ultimato la linea Torino-Ceres collegherà direttamente le Valli di Lanzo con l'aeroporto di Caselle, la Venaria Reale, l'Allianz Stadium, per arrivare fino al centro del capoluogo piemontese, consentendo di raggiungere l'aeroporto dal centro città in 15 minuti. L'infrastruttura, dal costo complessivo di 175 milioni di euro, prevede la realizzazione

di una galleria ferroviaria interrata che consentirà di connettere l'attuale linea con il passante ferroviario di Porta Susa in corrispondenza della stazione Rebaudengo Fossata. I lavori di ammodernamento e messa in sicurezza dell'intera linea, invece, sono allo stadio di verifica della fattibilità tecnica- economica.

In merito alle connessioni ferroviarie con l'aeroporto cuneese di Levaldigi, non si registrano significativi avanzamenti sulla **linea Fossano-Cuneo**, opera inserita nell'Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 Mims-Rfi e finanziata dal PNRR, per la quale è prevista:

- o la progettazione del raddoppio e gli interventi nella stazione di Centallo (costo complessivo di 15,49 milioni di euro, già reperiti) i cui lavori sono in corso e vedranno la conclusione nel 2023;
- o la realizzazione del raddoppio nella tratta Fossano - Madonna dell'Olmo (costo complessivo 76,53 milioni di euro interamente da reperirsi), per il quale è stato fatto il progetto definitivo, ma i lavori non sono ancora iniziati.

Lato viabilità, si segnala la necessità di un **raccordo autostradale tra il casello di Marene (A6) e la SP662 Cherasco- Saluzzo- Savigliano** con possibile collegamento con Levaldigi. In questo modo si metterebbero in sicurezza arterie stradali ad elevata incidentalità e si renderebbero più efficienti i collegamenti in aree altamente produttive.

Il progetto, datato 2009 e da aggiornare, prevede:

- o interconnessione con l'Autostrada Torino- Savona e Asti-Cuneo con il nuovo raccordo;
- o raccordo autostradale A6 sino a Savigliano e opere complementari (svincolo Marene);
- o completamento tangenziale di Savigliano e completamento in direzione Saluzzo;
- o sistemazione della SP662 fra Savigliano e Saluzzo.

Nel 2021 la SP662 è passata sotto la competenza Anas che ha annunciato il via al cantiere per la sistemazione dei 12 km del rettilineo che unisce Saluzzo a Savigliano.

Il costo stimato degli interventi ammonta a 160-170 milioni di euro, eseguibile per tratte funzionali, e attualmente non risulta alcun finanziamento.

Per quanto riguarda i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, sono previsti interventi di potenziamento tecnologico della linea **ferroviaria Novara- Malpensa** con la realizzazione del collegamento alla linea AV/AC Torino-Milano in zona Galliate. L'intervento prevede il

raddoppio della linea esistente, la costruzione della nuova sede per il doppio binario, la realizzazione della stazione di Galliate, l'eliminazione dei passaggi a livello e l'ammodernamento degli impianti. Nel 2022 l'opera non ha registrato avanzamenti e si è in attesa dello studio di fattibilità tecnica che, a maggio 2022, era stato annunciato per agosto-settembre.

- **IL SISTEMA DEGLI INTERPORTI MERCI**

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

Per quanto concerne lo sviluppo del polo logistico torinese, i lavori sull'interporto **S.I.TO di Orbassano** sono orientati sia ad all'ammodernamento delle aree interne, sia al potenziamento del raccordo con lo scalo Rfi.

A marzo 2022 è stato avviato il pacchetto di lavori destinato all'adeguamento agli standard europei del terminal intermodale dell'interporto, per i quali erano state confermate risorse per oltre 3,1 milioni di euro (di cui 1,7 milioni finanziati dal MIMS e 1,4 milioni finanziati da S.I.TO) nel febbraio 2021. L'ammodernamento consiste nell'allungamento a 750 metri di due binari operativi, i primi dell'intero complesso ferroviario di Orbassano. Altri due saranno allungati oltre i 500 metri, con il conseguente prolungamento del fronte di carico. Questo per rispondere all'esigenza di avere treni più lunghi, più pesanti e naturalmente più economici per gli operatori che scelgono l'intermodalità, al posto del tutto strada. A tali interventi ferroviari si aggiunge la realizzazione di nuovi piazzali per una superficie complessiva di circa 10.000 mq, che portano la superficie del terminal ad un totale di circa 100.000 mq. Sono previsti tempi di realizzazione di due anni.

Questi lavori rappresentano un primo passo verso il potenziamento dell'intera piattaforma logistica di Orbassano in attesa del completamento del tunnel di base e del successivo collegamento dell'Alta Velocità/Alta capacità Torino-Lione. 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 l'estensione degli spazi, l'ammodernamento dei binari e la creazione di hub dell'idrogeno, tutti investimenti cruciali per potenziare il sito logistico. Tra gli interventi più importanti per il potenziamento del sito vi sono l'aggiornamento del Piano degli Insediamenti 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 questo proposito S.I.TO ha firmato un protocollo di intenti con Iren per creare un hub dell'idrogeno, un progetto da circa 40-50 milioni di euro.

A completare il progetto anche la creazione di un'Academy per le professioni della logistica.

La Regione Piemonte ha, inoltre, destinato 13 milioni di euro, a valere sul fondo FESR per il potenziamento dell'area intermodale: in particolare sono stati realizzati interventi in corrispondenza del fascio Modalohr tra cui un binario di appoggio nell'area di raccordo per migliorare le operazioni di manovra, attivato a fine 2021.

Parallelamente stanno proseguendo i lavori per la realizzazione della nuova linea SFM5 Torino San Paolo – Orbassano: a novembre 2022 la Direzione Acquisti di RFI ha avviato, per conto della Direzione Investimenti, la procedura per la progettazione esecutiva e l'esecuzione in appalto dei lavori di realizzazione della nuova Fermata Torino-San Paolo.

Per quanto riguarda l'**interporto di Novara C.I.M**, ad aprile 2022 è stata annunciata la realizzazione di un nuovo insediamento dell'area di Pernate che, di fatto, costituirà l'ampliamento del C.I.M al quale si raccorderà con un piazzale di sosta e servizi per operatori e autotrasportatori. Il progetto prende il nome di Novara Ecologistica ed interessa 1,4 milioni di metri quadri, dei quali 247mila coperti e occupati da quattro unità immobiliari dedicate alla logistica. Il novarese vedrà così accrescere la sua vocazione di corridoio merci al centro delle grandi direttrici ferroviarie sia internazionali con il Sempione sia nazionali con la trasversale transpadana. Ora si attende che decolli effettivamente il progetto di potenziamento del nodo ferroviario di Rfi, del valore di 80 milioni di euro, per creare un collegamento diretto verso il corridoio svizzero, e la ricollocazione del terminal dell'autostrada viaggiante (RoLa).

Sia il C.I.M 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"<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> v. Focus sulla Zona Logistica Semplificata "Porto e retroporto di Genova", pag. 33.

Per quanto riguarda lo sviluppo del **polo logistico alessandrino** - dopo l'assegnazione della gestione e sviluppo dello scalo di Alessandria Smistamento al Commissario Straordinario Calogero Mauceri avvenuta nel dicembre 2021 - il 12 maggio 2022 è stata avviata la progettazione del nuovo centro merci e l'opera è stata inserita nel Piano Industriale FS 2022-2031. La progettazione è finanziata dal Governo con 2 milioni di euro nell'ambito del Decreto Genova del 2018 (il piano trasportistico, avviato a maggio 2021 ha impegnato circa 300 mila euro), che istituisce la Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova" in rete con il porto di Genova e il Terzo Valico Appenninico.

Lo scalo ha una superficie di oltre 1 milione di mq con 25 binari, di cui solo una piccola parte è in esercizio; RFI, essendo proprietaria dell'area, ha messo a disposizione le risorse per l'ammodernamento dello scalo che partirà non appena ultimato il progetto. La previsione di fine lavori è fissata al 2031.

Inoltre notizie risalenti all'ottobre 2022, ma non confermate da fonti ufficiali, citano un accordo raggiunto tra RFI e Mercitalia da una parte e MSC (del gruppo Aponte) e Hupac (l'operatore intermodale ferroviario svizzero) dall'altra per l'insediamento di queste due ultime società all'interno dell'attuale scalo ferroviario. L'obiettivo è quello di dar vita ad un hub di scambio intermodale che riguarda sia i treni che il trasporto su gomma. In questo modo lo scalo di Alessandria diventerebbe un retroporto per container dello scalo commerciale di Genova. Un progetto che però al momento deve essere ancora definito nei dettagli.

Il Basso Piemonte vanta una vocazione naturale come retroporto della Liguria. Il Terzo Valico è in via di ultimazione e nel 2025 verrà già utilizzato per il trasferimento delle merci dai porti liguri, di Genova e di Savona, verso il cuore dell'Europa; in questo contesto è ancora più urgente l'efficientamento della zona logistica alessandrina, imperniata sull'hub di Rivalta Scrivia, a cui si aggiungono i nodi di Arquata Scrivia e Pozzolo Formigaro, con un bacino che si estende alla Liguria con il porto di Genova in primis, Lombardia ed Emilia Romagna.

Per quanto riguarda, invece, gli interventi sulla **stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia**, nel novembre 2022 Rfi ha completato la seconda fase di attività propedeutiche alla riapertura della linea Novi Ligure - Pozzolo Formigaro - Rivalta Scrivia - Tortona per i collegamenti sia merci che viaggiatori. In questa fase - successiva ai lavori eseguiti a gennaio 2022 - è stato modificato il tracciato del secondo binario della linea storica Alessandria - Piacenza tramite



la realizzazione di un nuovo tratto di linea di 750 metri per consentire la realizzazione della prossima fase di innesto del Terzo Valico dei Giovi sulla linea storica Alessandria – Piacenza, contestualmente al raddoppio della tratta tra Rivalta Scrivia e Tortona.

In ottica di un fattivo sostegno alla vocazione logistica del cuneese, si evidenzia la necessità di potenziare al **linea Torino-Fossano-Mondovì-Savona** intervento complementare allo sviluppo della nuova piattaforma logistica di Mondovì e al possibile inserimento del sito di Mondovì nel perimetro della ZLS "Porto e retroporto di Genova".

Dal punto di vista dell'utilizzo della tratta per il trasporto merci, il tracciato presenta importanti limitazioni a causa della sua vetustà e l'orografia del territorio. A maggio 2019 la Regione Piemonte aveva confermato un finanziamento pari a 14 milioni di euro (risorse FSC) da destinare ad interventi di potenziamento delle ferrovie cuneesi (Torino-Savona, Fossano-Cuneo e Cuneo-Saluzzo), soprattutto nell'ottica di sviluppo del trasporto merci.

Con l'avvio dell'operatività del terminal portacontainer di Vado Ligure, nel dicembre 2019, le Regioni Piemonte e Liguria hanno deciso di investire sul potenziamento della linea e nel 2022 le tratte interessate dai lavori sono state la Trofarello-Fossano dove si sta aumentando la massa assiale ammessa sulla linea (fino a 22,5 tonnellate per asse previste dalla categoria D4) e Fossano-San Giuseppe di Cairo. Per garantire la fruibilità dell'opera, risulta fondamentale l'adeguamento anche del tratto ligure Savona - San Giuseppe di Cairo.

L'opera non è inserita nel Contratto di Programma Mit-Rfi.

Infine nel quadrante nord-orientale si evidenziano le potenzialità di crescita dello **scalo ferroviario Domo2**, nel VCO, di proprietà di Rfi. Lo scalo potrà ritrovare un suo ruolo grazie a un accordo tra Ferservizi, la società immobiliare del gruppo Fs proprietario dello scalo, e Cargo Beamer, società tedesca con sede a Lipsia, impegnata in tutta Europa nel trasporto intermodale strada-rotaia con una propria specifica soluzione tecnologica. L'accordo riguarda una porzione di 250.000 mq dello scalo di Domo2, circa un quarto di un'area da 1 milione di mq complessivi. Cargo Beamer da tempo ha avviato un piano di espansione e nel dicembre 2020 ha ottenuto un finanziamento dalla Banca Europea degli Investimenti di 12,5 milioni di euro, accordato per realizzare e potenziare tre scali ferroviari europei e precisamente a Calais in Francia, a Kaldenkirchen nella Germania del nord al confine con l'Olanda, oltre a Domodossola. Lo scalo ferroviario del comprensorio ossolano già dal 2015 è interessato da collegamenti regolari da parte di Cargo Beamer con origine/destinazione



Kaldenkirchen attraverso il corridoio del Sempione, e il traffico si è ulteriormente intensificato negli ultimi mesi.

La società tedesca intende investire fino a 30 milioni di euro per lo scalo ferroviario che una potenzialità di 50 treni/giorno con la Svizzera. Lo sviluppo del terminal Cargo Beamer è al momento legato all'autorizzazione da parte di RFI, ma si prevede il fine lavori entro il 2023.

#### **BOX DI SINTESI**

##### **Focus sulla Zona Logistica Semplificata "Porto e retroporto di Genova"**

**Con il Decreto Legge n. 109/2018 (Decreto Genova)** viene istituita la «Zona Logistica Semplificata - 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.

**Con la Legge 9 novembre 2021, n. 156, di conversione, con modificazioni del cd "Decreto Infrastrutture" è stato modificato il Decreto Genova stabilendo, che:**

*"Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, **possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali**".*

**A dicembre 2021 la Regione Piemonte ha lanciato un invito alle Amministrazioni Comunali per l'individuazione di ulteriori ambiti territoriali** da proporre ai fini dell'inserimento nella ZLS Porto e Retroporto di Genova, ha definito le linee di indirizzo per la selezione delle porzioni di territorio ammissibili e i criteri per la selezione degli ambiti, ovvero:

- 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.

Il 18.02.2022 si è tenuta la conferenza stampa di presentazione dei siti candidati. **Sono risultati idonei 12 siti:**

- 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**

Queste 12 aree si aggiungono ai siti già esistenti dei Comuni di Alessandria, Arquata Scrivia, Castellazzo Bormida, Novi San Bovo, Ovada Belforte e Rivalta Scrivia e gli interporti di rilevanza nazionale già esistenti Novara CIM e Torino SITO.

- **IL SISTEMA DEI VALICHI ALPINI**

In merito alle opere afferenti al **sistema dei valichi alpini**, il quadro è abbastanza composito e comprende numerose infrastrutture con stati di avanzamento lavori molto diversi.

Si registrano segnali positivi su:

- **la SS34 del Lago Maggiore** - infrastruttura strategica per il Piemonte Orientale, poiché rappresenta l'unico passaggio merci per il Canton Ticino, è utilizzata dai turisti provenienti dal nord Europa ed è attraversata da 6.000 lavoratori frontalieri e da svizzeri che varcano la frontiera.

Gli interventi consistono nella sistemazione dei versanti per strutturali pericoli idrogeologici e di adeguamento di carreggiata; a maggio 2022 sono partiti tre interventi a Ghiffa e Oleggio di pulizia e taglio selettivo di alberi e per il consolidamento del versante con difese attive e passive, attraverso la posa di barriere paramassi e reti in aderenza, dal costo previsto di 3,5 milioni di euro circa, e altri interventi su Cannobio e Cannero Riviera sono iniziati a fine settembre 2022.

- I lavori di adeguamento del **Tunnel del Monte Bianco**; la galleria del traforo, infatti, sarà sottoposta a importanti lavori di ristrutturazione che l'ente di gestione Sitmb (Società Italiana del traforo Monte Bianco) ha quantificato in 500 milioni di euro per il rifacimento della volta e del manto stradale. Per la realizzazione di questi lavori è prevista la chiusura del traforo per 4 mesi all'anno per 18 anni che comporterebbe problemi, in particolare, al traffico merci. L'ipotesi alternativa sarebbe il raddoppio del tunnel, per il quale manca un accordo tra il Governo italiano e quello francese. Sitmb sarebbe pronta a interrompere i lavori di adeguamento se venisse trovata una intesa sul progetto e, se fosse approvato, in un anno e mezzo la nuova canna sarebbe pronta con una previsione di fine lavori al 2028 (comprendendo le opere di finitura e di sicurezza).

Si evidenziano, invece, rallentamenti su:

- **Colle di Tenda**: dopo l'interruzione forzata delle attività nell'ottobre 2020 a seguito del crollo del tratto di strada che si trova all'uscita del traforo in Francia - nell'aprile 2022 Anas e l'impresa Edilmaco hanno riavviato le operazioni sul lato francese e le attività sono riprese a circa 493 metri dall'imbocco della galleria.

Sul lato italiano, invece, i lavori erano ripresi a novembre 2021 e lo scavo della nuova canna ha raggiunto i 1475 metri dall'imbocco del tunnel dove sono anche in esecuzione le attività di consolidamento delle pareti in prossimità del fronte di scavo. I danni provocati dall'alluvione del 2020 hanno poi imposto ulteriori modifiche al progetto con la costruzione di un ponte di 70 metri sul Vallone de La Ca'. Saranno modificati anche l'imbocco e l'uscita delle due canne in modo da convogliare il traffico in entrambe le direzioni sul nuovo viadotto. Stando all'ultimo cronoprogramma, la conclusione della nuova canna Italia-Francia è attesa per il 2023, mentre per la riapertura della galleria esistente Francia-Italia, che sarà allargata, si dovrà attendere il 2025. L'opera, inserita nel Piano Industriale FS 2022-2031.

- o La **linea Vignale-Oleggio-Arona** ove è previsto, anzitutto, il raddoppio dei binari nella tratta Vignale-Oleggio, l'adeguamento della stazione, la posa di binari lunghi 650 metri e la chiusura dei passaggi a livello; mentre la seconda fase dei lavori prevede il raddoppio dei binari nella tratta Oleggio-Arona.

L'intervento si inserisce in un mosaico più complesso di interventi che riguardano sia il nodo di Novara sia l'adeguamento delle linee di accesso al Sempione; l'obiettivo dei Paesi del Centro Europa, a partire da Svizzera e Germania, è incrementare sempre più il traffico merci internazionale su ferro, sia per diminuire l'inquinamento che per liberare il più possibile le strade dal traffico pesante. A metà dicembre 2022 è stato firmato il "Protocollo della legalità" tra Rfi, la Prefettura e tutti gli enti interessati, allo scopo di monitorare l'esecuzione dell'opera, dalla fase di progettazione fino a quella dei cantieri, segnale di un possibile avvio dei lavori nel 2023. È previsto il completamento dei lavori sulla tratta Vignale-Oleggio entro il 2026, mentre per la conclusione definitiva sull'intera tratta occorrerà attendere 10/15 anni. L'intervento, del valore di 424 milioni di euro di cui solo 14 milioni già reperiti, è inserito nell'Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-202 tra Mit e Rfi.

- o la realizzazione della **variante alla SS27 del Gran S. Bernardo**: l'infrastruttura attuale è costituita da una strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia e presenta un tracciato alquanto scorrevole, migliorato ed allargato notevolmente nel corso degli anni. Esiste però un tratto di circa 3,5 km, fra gli abitati di Etroubles e St. Oyen, in cui il tracciato diventa alquanto tortuoso, con notevoli pendenze per il quale è necessario realizzare un tratta in variante. Ad agosto 2022 l'Anas ha indetto

la gara d'appalto (si tratta di un riappalto) per la realizzazione di lavori per un valore di 104 milioni di euro, che ricomprendono: i lavori a corpo per 57.940.203,17 euro, i lavori a misura per 41.111.936,76 euro, gli oneri per la sicurezza per 4.316.752,22 euro e i servizi per il Piano di Monitoraggio Ambientale in corso d'opera per 1.016.162,35 euro. L'appalto è finanziato dal Fondo Unico Anas e dal Fondo Infrastrutture, oltre che in parte anche da CdP (Cassa Depositi e Prestiti) e i lavori appaltati dovranno concludersi in un massimo di 975 giorni dalla data della stipula del contratto e dalla conseguente consegna dei lavori.

- o Per quanto riguarda la **SS33 del Sempione** l'aspetto più critico riguarda il transito di merci pericolose; infatti - pur coprendo meno dell'1% dei flussi strada transalpini (circa 90.000 mezzi pesanti/anno su 11,5 milioni totali) - circa 12.000 mezzi trasportano merce pericolosa e questo è un rischio elevato considerato lo stato della statale (lato italiano) e la vicinanza al fiume Diveria.

Lato Svizzera, la Confederazione sta terminando il collegamento autostradale fino a Briga (all'inizio del passo del Sempione), con ingenti investimenti anche per limitare il rischio di inquinamento in caso di sversamento del materiale pericoloso. Lato Italia, l'assenza di analoghe opere di sicurezza, unitamente all'inadeguatezza degli ultimi 8 km di strada statale, rappresentano la principale criticità per il collegamento merce su strada. Il rischio stabilità dei versanti e valanghe (che nel periodo invernale hanno spesso costretto alla chiusura della strada internazionale per intere giornate) unitamente a quello dell'erosione degli argini del fiume Diveria, la mancanza degli standard europei di larghezza delle corsie negli ultimi 8 km, sono tutte criticità evidenti che minano l'operatività della E62 e l'efficacia degli ingenti investimenti svizzeri. Alla luce della programmazione svizzera, risulta fondamentale verificare eventuali progettualità risolutive dei problemi esistenti, al fine di poter sfruttare l'occasione del PNRR o altri fondi per porre al centro dell'attività dei due Governi nazionali il tema, oltre ad allineare i rispettivi piani di sviluppo sul valico del Sempione.

Sono risultati, infine, fermi i lavori per:

- o la realizzazione del **traforo Armo-Cantarana**, per il quale non risulta alcun finanziamento (il costo dell'opera ammonta a 304 milioni di euro). L'opera è inserita anche nel PRIIMT - Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti della Regione Liguria (febbraio 2022) che delinea gli scenari strategici di

sviluppo delle infrastrutture e della mobilità. Nel dicembre 2022 le imprese di Cuneo e di Imperia si sono fatte promotrici di un appello a ben 64 Comuni (33 in provincia di Cuneo e 31 in provincia di Imperia), affinché firmino una richiesta di inserimento del traforo quale "opera prioritaria" per le regioni Piemonte e Liguria.

- o la realizzazione della **Variante di Demonte** per la quale era atteso a inizio ottobre il parere da parte della Commissione Europea alla Valutazione di Impatto Ambientale.

E tutto tace anche a Roma, che aspetta il parere da Bruxelles per procedere alla risoluzione del contenzioso tra i Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, che hanno espresso parere favorevole al progetto da 50 milioni, e il Ministero della Cultura che, invece, ha detto "no" alla galleria sotto la collina del Podio prevista dal tracciato, perché vuole tutelare gli antichi resti del Forte della Consolata (anche se il tunnel passerebbe 70 metri sotto). Per tale ragione l'opera risulta ferma da due anni.

- o la **messa in sicurezza di un tratto autostradale della A5 Torino-Aosta soggetto a frana** nel comune di Quincinetto; dopo tre trimestri di sostanziale inattività, a settembre 2022 si è parlato dell'avvio di due cantieri per la messa in sicurezza del versante montano interessato dalla frana (in loc. Chiappetti) grazie alla rimozione, tramite brillamento, dei blocchi di roccia più massicci. A questa prima fase dei lavori, che dovrebbe concludersi entro il 2023, seguirà la progettazione esecutiva dell'intervento di messa in sicurezza definitivo con la realizzazione del vallo di contenimento.

- **IL SISTEMA PEDEMONTANO**

Sul **sistema pedemontano** il quadro è il seguente:

Per quanto riguarda la **Pedemontana piemontese**, dopo che nel dicembre 2021 l'opera ha ottenuto il via libera definitivo, nel marzo 2022 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera Cipess che, di fatto, approva definitivamente l'intervento e consente ad Anas di avviare l'appalto integrato, affidando congiuntamente la progettazione e l'esecuzione dei lavori.

Ma nel mese di giugno il rincaro dei materiali e il conseguente ricalcolo dei prezzi (che ha portato il costo a 384,7 milioni di euro) ha messo in discussione l'avvio dei lavori, inizialmente previsto per il 2023 con il rischio di perdere i fondi già ottenuti nel caso non fossero attivate

le progettazioni esecutive entro giugno. Fortunatamente questo è stato evitato grazie al fatto che i fondi necessari per finanziare l'opera saranno inseriti nel fondo unico per l'Anas dalla Legge di Bilancio per un importo di 1,252 miliardi di euro.

Il cronoprogramma aggiornato prevede l'apertura del cantiere nel 2024 e una previsione di fine lavori entro il 2027.

Con riferimento al nodo di **Romagnano Sesia**, proseguono i lavori per la realizzazione del secondo e ultimo lotto della variante sud-est della tangenziale - di collegamento tra la rotonda del casello dell'A26 e la SP107, nella zona della Mauletta - che avrà una funzione di raccordo con la direttrice Pedemontana. La previsione di fine lavori resta confermata al 2024. Per quanto riguarda, invece, la ricostruzione del ponte sul fiume Sesia, crollato ad ottobre 2020, è stato concluso il progetto definitivo della nuova opera (da dicembre 2021 vi è un ponte provvisorio) e a luglio 2022 era in corso l'esame per l'ottenimento delle autorizzazioni ambientali sia per quanto riguarda la ricostruzione dell'opera definitiva che per la realizzazione delle opere idrauliche ad essa strettamente connesse. L'avvio dei lavori è previsto per l'inizio del 2023 e l'ultimazione entro l'estate 2024 con un investimento complessivo di circa 13 milioni di euro.

Sul fronte del completamento dell'**Autostrada A33 Asti-Cuneo**, resta da ultimare il lotto 2.6 Cherasco- Alba. A novembre 2022 il Presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio ha convocato il "Comitato di supporto dell'autostrada Asti Cuneo" per fare il punto della situazione sull'opera e presentare al nuovo Governo la documentazione.

Sul lotto 2.6A, Verduno-Cherasco, è stato realizzato un nuovo progetto di viadotto a causa dell'insostenibilità finanziaria del progetto della galleria di Verduno; il progetto ha ottenuto il parere ambientale positivo a fine 2022 e si è in attesa dell'ultima autorizzazione da parte del Ministero della Cultura. L'obiettivo è ottenerla entro febbraio 2023, in modo da cominciare i lavori entro il primo semestre del 2023. Inoltre, sempre per questo tratto autostradale il Ministero Infrastrutture e dei Trasporti si è impegnato con il sodalizio di associazioni ambientaliste nel procedere a una valutazione comparativa tra la soluzione del tunnel e quella del viadotto (assegnata a un ente terzo e imparziale).

Sul lotto 2.6B, Roddi-Verduno, i lavori procedono in modo spedito e la fine dei lavori (inizialmente prevista per il 2022) è prevista per la primavera del 2023. I rallentamenti che hanno caratterizzato il 2022 sono dovuti alla difficoltà di reperire alcune materie prime, ma il completamento dell'intera opera resta fermo alla fine del 2024.

Per quanto riguarda il **completamento sud-ovest della tangenziale di Asti**, a giugno 2022 è stata firmata la convenzione tra Regione Piemonte, Provincia di Asti, Comune di Asti e Anas, che assegna ad Anas la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE), interamente finanziato dalla Regione, a maggio 2021, con 400.000 euro. Dopo questa prima fase in capo ad Anas, che dovrebbe concludersi entro il 2022, il Cipess erogherà i 40 milioni di euro (già approvati e stanziati a febbraio 2022) per la realizzazione del primo lotto, quello del nuovo ponte sul Tanaro. Sono stati stimati 2 anni per la realizzazione dell'opera e un costo previsto di 90 milioni di euro inseriti nel PNRR.

Il collegamento sud-ovest della tangenziale, connesso al completamento dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo, ricopre una importanza strategica per l'intero territorio astigiano poiché consente di collegare il sud astigiano al capoluogo provinciale e all'ospedale di riferimento con un nuovo ponte sul Tanaro, e contribuisce a ridurre in maniera significativa il traffico in città con una sensibile diminuzione dei livelli di inquinamento.

La facilità di collegamento della città e dell'Autostrada A21 al sud astigiano, inoltre, incide positivamente anche sullo sviluppo economico del territorio provinciale, con riferimento particolare al settore turistico connesso al riconoscimento dei territori UNESCO e al settore dell'enogastronomia in crescente sviluppo.

Sul fronte della realizzazione della **variante di Calliano**, nel 2017, la Provincia di Asti aveva approvato il progetto per la realizzazione del nuovo tracciato, di circa 1,3 km, dalla salita di Cascine Pietra (arrivando da Asti) all'incrocio con Strada Perrona, in direzione di Casale, per un valore complessivo di 17 milioni di euro ed una previsione di ottenimento del finanziamento entro il 2020, ma da allora nulla di realizzato.

La realizzazione delle due varianti potrà consentire il potenziamento del collegamento verso nord con l'Autostrada A4 Torino- Milano (nodo di Vercelli), oltre che un miglioramento dei collegamenti con il nord della provincia. I successivi effetti positivi che deriverebbero dall'attuazione dell'intervento sono: la generale riduzione del livello di pericolosità legata al transito dei mezzi anche pesanti; la decongestione del traffico e la riduzione dell'inquinamento nei due centri abitati; il miglioramento dell'accessibilità turistica e dei collegamenti con i territori UNESCO dall'area lombarda.

Infine, sono stati avviati nel 2022 gli interventi di **ammodernamento e messa in sicurezza di un tratto della SP592 tra Nizza Monferrato e Canelli**, con particolare riferimento a ponti e



viadotti, per un costo complessivo di 200.000 euro destinati anche ad interventi sulla S.P. 456 "del Turchino - Var di Nizza".

L'adeguamento della dotazione infrastrutturale risulta anche strategico ai fini dello sviluppo economico, con riferimento al distretto dell'eno meccanica, al settore produttivo ed alla fruizione del territorio anche a fini turistici (Il territorio interessato si caratterizza, infatti, per la presenza di due Core Zone Unesco «Nizza Monferrato e il Barbera» e «Canelli e l'Asti spumante»). La realizzazione dell'infrastruttura risulta di fondamentale importanza al fine di agevolare l'accessibilità ai territori e renderla più sicura.

- **I NODI URBANI**

Venendo alla **mobilità nei nodi urbani**, la situazione è estremamente varia.

Per quanto riguarda il sistema metropolitano di Torino proseguono i lavori di completamento delle **linea 1 della metropolitana**: dopo l'apertura della nuova tratta Lingotto-Bengasi, nell'aprile 2021, proseguono a pieno ritmo i lavori per la realizzazione della tratta Collegno- Cascine Vica verso ovest. Tutti i cantieri per la realizzazione delle quattro nuove stazioni Certosa, Collegno Centro, Leumann, Cascine Vica, per la galleria, per i pozzi di ventilazione e per il parcheggio di interscambio a Cascine Vica sono attivi; Il tracciato sarà di 3,4 km totalmente in galleria, dall'attuale capolinea Fermi, sotto C.so Francia raggiungerà la frazione di Cascine Vica terminando in corrispondenza dell'intersezione con la tangenziale ovest. L'inaugurazione è prevista nella primavera del 2024.

In merito ai lavori per la realizzazione della **linea 2 della metropolitana torinese**, a seguito del completamento del progetto definitivo, nel 2021, da parte di Infra.To (società in House del comune di Torino), si sono concretizzate alcune difficoltà legate all'aumento di luce, gas e materie prime che farebbero aumentare i costi di circa 300 milioni di euro. Sembra, infatti, che - per rispettare il budget preventivato di 1,828 milioni di euro, già finanziati dal Governo, per la realizzazione della tratta Rebaudengo-Politecnico, la prima in programma - sia necessario eliminare 3 delle 32 fermate previste lungo il percorso con un risparmio previsto di circa 240 milioni di euro (il costo di una stazione è di circa 80 milioni).

Le gare d'appalto partiranno nella primavera 2023 (a giugno era previsto che la Giunta Comunale indicasse l'appalto integrato entro il 2022) e i primi cantieri apriranno ad inizio 2025 con una stima di fine lavori nel 2032.

Per i **progetti di viabilità tangenziali**, si delinea il seguente quadro.



In merito al quadrante nord-est del Piemonte, dopo alcuni eventi che hanno rallentato il regolare svolgimento delle attività (l'emergenza Covid-19, le difficoltà di approvvigionamento dei materiali e gli eventi alluvionali di ottobre 2021), nel 2022 sono proseguiti i lavori per il completamento della chiusura dell'ultimo lotto tra la SP299 e la SS11 in direzione Vercelli che si lega con la nuova connessione Novara-Vercelli. A maggio 2022 l'avanzamento dei lavori è stato di circa il 50% e la conclusione dell'anello è prevista ad agosto 2024. Nel marzo 2023 un'inchiesta sui rifiuti coordinata dalla procura di Milano ha portato al sequestro di un pezzo della tangenziale in quanto è stato ritenuto che "quei tratti stradali (lotto 0 e 1) dove sono stati impiegati i rifiuti" sono rischiosi per "l'incolumità pubblica qualora l'opera, collaudata sulla base di dati non veri e/o di materiale non conforme venisse aperta alla circolazione veicolare anche pesante". Imprenditori e sindacati hanno dichiarato che è necessario fare tutti gli accertamenti del caso e prendere i dovuti provvedimenti nei confronti di chi ha sbagliato, ma hanno sottolineato l'importanza di portare avanti il cantiere di un'opera fondamentale per il territorio.

Sul fronte della realizzazione del nuovo **collegamento stradale Novara- Vercelli**, attualmente il collegamento più diretto tra i due capoluoghi è costituito dalla SS11 che attraversa gli abitati di Orfengo e Cameriano, con un restringimento di corsia che causa la riduzione di velocità (con tempi di percorrenza tra Novara e Vercelli superiore a 30') e una minor sicurezza. Il progetto prevede la realizzazione di un'interconnessione della rete stradale primaria tra le due Province, ovvero una superstrada di circa 11 km a due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico che garantirà:

- il collegamento strategico tra l'autostrada A4 Milano- Torino e la A26 Genova-Gravellona Toce;
- il collegamento veloce con la nuova Città della Salute di Novara (in fase di progettazione);
- il collegamento tra i due poli dell'Università del Piemonte orientale di Novara e Vercelli;
- il collegamento con l'interscambio ferro-gomma in corso di studio a Novara.

A febbraio 2022 il Cipess ha approvato la richiesta della Regione Piemonte di 50 milioni di euro, provenienti da fondi Pnrr, per la realizzazione del 1° lotto della superstrada ed è stata firmata la convenzione per la progettazione del collegamento tra Regione e Provincia di Vercelli. Ad ottobre 2022 un raggruppamento temporaneo di imprese (tra cui la Sina,

Società Iniziative Nazionali Autostradali, del gruppo Gavio) si è aggiudicato la gara d'appalto, del valore di 290 mila euro, per la progettazione del 1° lotto della superstrada, compreso tra lo svincolo di Borgo Vercelli e la frazione Ponzana di Casalino.

Il progetto di fattibilità tecnico-economica di tutta l'arteria, in capo alla Provincia di Vercelli, è costato 700 mila euro, 400 finanziati dalla Regione più 300 mila stanziati dalla Provincia di Vercelli. Si attende l'approvazione dell'intero progetto entro il 2024, la fase di realizzazione dei lavori avrà inizio nel 2025 e si protrarrà fino a metà 2029.

Il progetto servirà un bacino di popolazione di attorno ai 300.000 abitanti e agevolerà l'attività di molte aziende del territorio. L'opera è articolata in due lotti costruttivi del valore di circa 100 milioni di euro ciascuno.

Per quanto riguarda i lavori di realizzazione del **nuovo ponte sul Ticino** di collegamento tra i Comuni di Vigevano e Abbiategrasso le attività sono in via di conclusione. I lavori sarebbero dovuti terminare entro il 2022, ma a causa dell'inflazione e del rincaro delle materie prime che hanno fatto lievitare i costi di circa 5 milioni di euro rispetto ai 51,2 milioni previsti, il termine è fissato per i primi mesi del 2023. Era attesa per febbraio 2023 la convocazione della conferenza dei servizi da parte della Provincia per la fase 2, relativa al "completamento della viabilità di collegamento tra il nuovo ponte sul Ticino e la rete stradale esistente", ma a marzo 2023 ancora nulla.

In merito al quadrante sud-ovest, sulla realizzazione della **tangenziale di Cuneo**, inserita nell'elenco delle opere complementari all'Autostrada A33 Asti-Cuneo, non si registrano avanzamenti nel corso del 2022.

Sulla **tangenziale di Fossano**, parte integrante della SS231 di Santa Vittoria che collega Asti a Cuneo, sono stati programmati una serie di interventi a seguito del crollo del ponte su via Marene avvenuto nel dicembre 2017. Tuttavia si rilevano criticità legate ad una non chiara programmazione dei cantieri e continue chiusure che rendono difficoltoso il traffico.

Venendo, infine, al sistema di **viabilità tangenziale nell'area torinese**, continua a rimanere su carta il progetto di realizzazione della **quarta corsia della tangenziale**, per il quale esiste solo un progetto preliminare datato 2003. Anche sul fronte del **completamento della viabilità ad Est**, non si registrano avanzamenti e il progetto risulta sospeso a causa di criticità tecniche e finanziarie. Sebbene nel 2009 la Provincia di Torino (oggi Città Metropolitana) abbia stanziato 200 milioni di euro per la realizzazione dello studio di fattibilità e nel 2021

l'abbia inclusa nell'elenco di opere strategiche attese dal territorio, non risultano risorse disponibili per la realizzazione dell'opera, per la quale sono stati stimati 5 anni di lavori ed un costo complessivo di 1,2 miliardi di euro.

Rimanendo sulla viabilità nel canavese si registrano avanzamenti sul **nodo idraulico di Ivrea**: a maggio 2022 il vicesindaco della Città Metropolitana di Torino con delega alle opere pubbliche ha incontrato il sindaco di Pavone Canavese per fare il punto sulle opere connesse al nodo idraulico che consistono:

- o nell'adeguamento plano-altimetrico dell'autostrada A5 dal Km 36+000 al Km38+500 e costruzione dei Viadotti "Chiusella" e "Cartiera" (lotto 1);
- o nell'adeguamento planimetrico dell'autostrada A5 dal Km 38+500 al Km 40+950 (lotto 2);
- o nell'adeguamento plano-altimetrico dell'autostrada A5 dal Km\_40+950 al Km 45+650 e costruzione del Viadotto "Fiorano" (lotto 3).

Nel mese di novembre Ativa ha chiuso la tratta dell'autostrada A5 Torino-Aosta tra lo svincolo di immissione per il Raccordo A4/5 fino al chilometro 37+400 (interscambio di Pavone Canavese) e lo svincolo di Scarmagno, in entrambe le direzioni, con istituzione delle relative uscite obbligatorie. E 'stato inoltre chiuso temporaneamente l'ingresso dal casello di Scarmagno verso Quincinetto per permettere l'avanzamento dei lavori di rifacimento del ponte sul torrente Chiusella e di adeguamento plano-altimetrico dell'autostrada A5.

Non appena saranno avviati i lavori sono stati stimati i seguenti tempi di realizzazione: Lotto 1: 36 mesi; Lotto 2: 24 mesi; Lotto 3: 31 mesi.

In merito ai lavori di completamento e messa in sicurezza della **SP460 Lombardore- Front-Busano**, l'obiettivo è garantire una migliore connessione al nodo di Torino e facilitare il collegamento stradale da/verso le zone industriali sgravando la provinciale dal traffico pesante. A maggio 2021 la Regione Piemonte ha dato il via libera al finanziamento di 200 mila euro per la progettazione della variante alla SP460 Lombardore-Front, in capo alla Città metropolitana di Torino e a febbraio 2022 il CIPESS ha approvato lo stanziamento di 25 milioni di euro per la realizzazione del collegamento provenienti dal fondo FSC. La fine dei lavori è prevista per il 2026.

Infine sulla **SP565** - importante arteria di collegamento per il Canavese ma molto trafficata e con molte intersezioni - è in programma la **ricostruzione del ponte Preti** che presenta una strettoia di carreggiata.

Nel 2019 l'intervento era stato approvato con un finanziamento di 19,5 milioni di euro (nell'ambito del c.d. Decreto Ponti). I lavori, però, non sono ancora iniziati perché, nel frattempo la SP565 è diventata in capo all'Anas. Questo passaggio ha rallentato l'iter burocratico perché la Città Metropolitana di Torino, formalmente, ha incassato i 19,5 milioni di euro, ma che non può spendere visto che l'infrastruttura non è più di sua competenza. Le risorse serviranno a progettare il nuovo viadotto che sostituirà l'attuale Ponte Preti, ma serviranno ancora anni per arrivare al taglio del nastro. Per questo motivo Anas ha comunicato alla Città Metropolitana un investimento di 2,5 milioni di euro per i lavori di ristrutturazione e messa in sicurezza del ponte attuale.

La Città Metropolitana sta lavorando al progetto di fattibilità tecnica economica a partire dal progetto preliminare già redatto e agli atti; Il progetto dovrà poi essere sottoposto a verifica di VIA.

Con riferimento al **sistema ferroviario**, l'avanzamento a dicembre 2022 è il seguente.

Nel biellese, terminati i lavori per l'elettificazione della **Biella-Santhià**, l'attenzione si spostata sull'elettificazione della **Biella-Novara** per avere un collegamento veloce con Milano e sui lavori di riqualificazione delle due linee, attraverso l'eliminazione progressiva di 16 passaggi a livello (che consentiranno di incrementare la velocità) da realizzarsi entro la fine del 1° semestre 2024. Nel corso del 2022 sono stati chiusi alcuni passaggi a livello ma non si sono registrati avanzamenti sul fronte dell'elettificazione della Biella- Novara. A maggio 2022 il viceministro allo sviluppo economico Gilberto Pichetto e gli altri parlamentari biellesi si sono impegnati a sbloccare i 5 milioni di euro stanziati già dal 2019.

Nel torinese i lavori di completamento del **Passante Ferroviario di Torino** consistono nell'ultimazione dei lavori di rifinitura nella stazione Rebaudengo- Fossata (miglioramento della cartellonistica, ripristino della funzionalità delle scale mobili, risoluzione dei problemi di connessione alla stazione tramite autobus, parcheggio per auto insufficiente) che saranno ultimati nel 2024 e nella realizzazione delle stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano (Sfm) Dora e Zappata che, nel 2022, hanno ricevuto uno stanziamento di 50 milioni di euro dal PNRR ed entreranno in servizio nel 2025.

Resta, invece, fermo al palo il progetto per il raddoppio della **linea Torino-Pinerolo**, bloccato dal 2011.

Nel canavese l'attenzione si concentra sull'elettificazione della **ferrovia Canavesana Pont-Rivarolo - Chieri**: la linea, infatti, è elettrificata solo nella tratta Chieri- Rivarolo. Nel 2021 era

stato annunciato dalla Regione l'avvio, nel 2022, dei lavori per l'elettrificazione della tratta Rivarolo-Pont, interamente finanziata con 6 milioni di euro dal bilancio regionale e indispensabile per completare l'ammodernamento della ferrovia Canavesana e il suo collegamento con il Servizio Ferroviario Metropolitano. Ma solo nel giugno 2021 la Regione ha affidato a RFI la progettazione definitiva per la posa della linea elettrica per un importo di 2 milioni, con l'indicazione di consegnare il progetto entro il settembre 2022, ma la progettazione è stata conclusa a dicembre 2022. Nei primi mesi del 2023 è previsto un incontro per approfondire il tema e organizzare la progettazione esecutiva e le fasi successive dell'intervento. È prevista la gara d'appalto entro la fine del 2023 e l'affidamento dei lavori, per una durata del cantiere di circa 18 mesi.

Per quanto riguarda la **ferrovia Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta** i lavori consistono nell'aumento della velocità di percorrenza agendo su alcuni raggi di curvatura e sulla soppressione di numerosi passaggi a livello (intervento già progettato e in parte finanziato), nel raddoppio dei binari per la tratta Torino-Ivrea per velocizzare l'ingresso e l'uscita dai treni dalle stazioni, nella realizzazione della lunetta di Chivasso e nell'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta (inserita nel PNRR). La ferrovia rientra nelle competenze assegnate alla Regione Valle d'Aosta e ciò determina una difficoltà di interazione della Regione Piemonte e la penalizzazione dell'utenza canavesana. I costi complessivi ammontano a 146 milioni di euro, interamente finanziati. A fine dicembre 2022 Rfi ha avviato la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi di elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta. Il valore complessivo ammonta a circa 80 milioni di euro, finanziati anche con fondi del PNRR e l'attivazione è prevista entro il 2026.

- **LE CONNESSIONI IMMATERIALI**

Le aziende piemontesi denunciano un livello di connessione non adeguato alle aspettative odierne e disomogeneo tra i diversi territori; chiedono una maggiore capillarità delle infrastrutture digitali, anche nelle aree rurali, che favorisca la connettività per imprese e cittadini e la transizione digitale in un'ottica di sostenibilità.

Questa percezione è ulteriormente confermata nell'indagine nazionale realizzata nel 2021 da Uniontrasporti, dalla quale è emersa una scarsa soddisfazione rispetto alla qualità delle infrastrutture per la connettività fissa e mobile (4G/5G) da parte delle imprese di trasporto e logistica piemontesi. Per quanto riguarda le competenze in ambito digitale, solo il 27%

delle imprese ritiene di avere gli strumenti e le competenze necessari per cogliere le opportunità del digitale: il 34% delle imprese intervistate deve ancora dotarsi degli strumenti informatici adatti. In particolare, 4G/5G, fibra ottica e software gestionali per flotte e magazzini, sono gli strumenti digitali in cui le imprese pensano di investire nel prossimo triennio. Inoltre la semplificazione delle procedure burocratiche e amministrative, l'ammodernamento organizzativo e digitale e il completamento dell'infrastruttura di connettività della BUL sono gli interventi considerati prioritari dalle imprese del comparto per poter attuare la transizione digitale.

Il Piano Banda Ultralarga è stato avviato in Italia nel marzo del 2015, ma in Piemonte la copertura è stata avviata solo durante il 2018. Gli ultimi dati disponibili relativi alla copertura in Piemonte (fine 2022) sono i seguenti:

- [413 cantieri chiusi con collaudo certificato](#) (FTTH, Fiber To The Home- lavori ultimati) dove gli operatori possono aprire il servizio;
- [105 cantieri chiusi con collaudo certificato](#) (FWA, Fixed Wireless Access- lavori ultimati) dove gli operatori possono aprire il servizio;
- [651 cantieri chiusi](#);
- [935 cantieri con progetto esecutivo approvato FTTH](#).

Il sostegno complessivo ricevuto dall'UE per la diffusione della BUL è pari a poco più di 1 miliardo di euro, i fondi da cui invece attinge la Regione Piemonte per il cofinanziamento sono: il 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.

Tale dotazione si arricchisce delle opportunità offerte dal Pnrr e in particolare dal piano "Italia a 1 giga" (approvato nel luglio 2021) con l'obiettivo di realizzare infrastrutture in banda ultra larga che garantiscano la connettività ad almeno 1 Gigabit/s sull'intero territorio nazionale al 2026, anche nelle cosiddette "zone bianche" di cui il Piemonte è particolarmente ricco.

## 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 ed un giudizio sintetico "semaforico".

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					AVANZAMENTO	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo	progetto esecutivo appalto in corso	lavori in corso	si/no	
<b>Corridoio Mediterraneo</b>							
Asse ferroviario Torino- Lione					X	SI'	
Raddoppio traforo autostradale del Frejus					X	SI'	
Autostrada Torino- Milano A4: ammodernamento ed adeguamento							Conclusa
Autostrada Ferroviaria Alpina: potenziamento							Conclusa
<b>Corridoio Reno- Alpi</b>							
Ferrovia alta capacità Genova- Milano- Novara (Terzo Valico Appenninico)					X	SI'	
Nodo ferroviario di Novara				X		SI'	
<b>NEW</b> Ferrovia del Sempione (tra il Vallese e l'Ossola): potenziamento/ nuovo tunnel		X				SI'	
<b>NEW</b> Ferrovia Acqui Terme- Ovada- Genova: potenziamento				X		SI'	
<b>NEW</b> Ferrovia Tortona- Voghera: quadruplicamento			X			SI'	
<b>NEW</b> Ferrovia Casale Monferrato-Mortara: ripristino servizio	X						-
<b>NEW</b> Ferrovia Novara- Varallo: riattivazione	X						-
<b>Sistema aeroportuale</b>							
Ferrovia Novara- Malpensa- Seregno: variante di Galliate			X			NO	
Nuovo collegamento ferroviario Torino- Ceres (Aeroporto di Caselle)					X	SI'	
Ferrovia Fossano- Cuneo: raddoppio della linea		X				SI'	
<b>NEW</b> SP527: adeguamento viabilità aeroporto Malpensa-Oleggio	X						-
<b>NEW</b> Ferrovia Torino-Ceres: messa in sicurezza		X				SI'	
<b>NEW</b> SP662: nuovo raccordo con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi		X				SI'	
<b>Sistema dei centri intermodali</b>							
Ferrovia Torino- Fossano- Mondovì- Savona: adeguamenti per la logistica		X				SI'	

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					AVANZAMENTO	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo	progetto esecutivo appalto in corso	lavori in corso	si/no	
Polo logistico cuneese	X						-
Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia					X	SI'	
Polo logistico alessandrino		X				SI'	
Interporto di Torino SITO: potenziamento					X	SI'	
Uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7	X						-
Ferrovia Torino- Alessandria- Tortona: adeguamento	X						-
Interporto di Novara CIM S.p.A.: potenziamento					X	SI'	
<b>NEW</b> SP11 Orfengo- Cameriano: miglioramento viabilità per la logistica	X						-
<b>NEW</b> Interporto DOMO 2					X	SI'	
<b>Sistema dei valichi alpini</b>							
Ferrovia Vignale- Oleggio- Arona: raddoppio		X				SI'	
Stazione ferroviaria di Iselle: potenziamento imbarco autotreni	X						-
Colle della Maddalena: gestione del rischio valanghivo							Conclusa
SS27 del Gran San Bernardo: completamento				X		SI	
Variante di Demonte			X			NO	
Ferrovia Santhià- Arona: riattivazione del servizio e potenziamento	X						-
Superstrada 33 del Sempione					X	SI'	
Autostrada A5 Torino- Aosta: messa in sicurezza di un'area soggetta a frana a Quincinetto			X			NO	
Traforo Armo- Cantarana				X		NO	
Traforo del Tenda					X	SI'	
Strada Statale del Lago Maggiore e galleria di Verbania e di Cannero					X	SI'	
<b>NEW</b> Traforo autostradale del Monte Bianco: adeguamento				X		SI'	
<b>Sistema delle connessioni immateriali</b>							
Banda Ultra Larga: connessione prioritaria alle aree industriali					X	SI'	
<b>Sistema pedemontano</b>							
Autostrada Asti- Cuneo					X	SI'	



DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					AVANZAMENTO	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo	progetto esecutivo appalto in corso	lavori in corso	si/no	
Pedemontana Piemontese (A4 Santhià- Biella- Gattinara- A26 Romagnano Ghemme)				X		SI'	
Tangenziale di Romagnano					X	SI'	
<b>NEW</b> Tangenziale sud-ovest di Asti: completamento			X			SI'	
<b>NEW</b> SS457 Varianti Castell'Alfero e Calliano: completamento collegamento verso nord		X				NO	
<b>NEW</b> Autostrada A21 Torino- Piacenza: nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti	X						-
<b>NEW</b> SP592 Nizza Monferrato- Canelli: ammodernamento e messa in sicurezza					X	SI'	
<b>NEW</b> SS232 Cossato- Mottalciata: adeguamento e connessione con la A4 (Carisio)	X						-
<b>NEW</b> SP400 "Maghettone" Ponderano-Cerrione: adeguamento e messa in sicurezza e raccordo con la A4 /Santhià	X						-
<b>NEW</b> SP230 di Massazza strada Trossi: messa in sicurezza Gaglianico- Verrone	X						-
<b>Mobilità nodi urbani</b>							
Ferrovia Biella- Novara: riqualificazione		X				SI'	
Metropolitana di Torino – Linea 1: completamento					X	SI'	
Metropolitana di Torino - Linea 2		X				SI'	
Nuovo ponte sul Ticino Vigevano- Abbiategrasso					X	SI'	
Passante ferroviario di Torino: completamento					X	SI'	
Tangenziale di Torino (SATT): ammodernamento e adeguamento (IV corsia)					X	NO	
Tangenziale di Novara: completamento					X	SI'	
Ferrovia Torino- Chivasso- Ivrea- Aosta: adeguamento e miglioramento				X		SI'	
Nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del Ponte Ribes			X			SI'	
Tangenziale di Fossano					X	SI'	
Tangenziale Est di Torino		X				NO	
Autostrada Predosa- Carcare- Albenga	X						-
Superstrada Novara- Vercelli		X				SI'	

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					AVANZAMENTO	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo	progetto esecutivo appalto in corso	lavori in corso	si/no	
Ferrovia Torino- Pinerolo: raddoppio			X			NO	
Tangenziale di Cuneo			X			NO	
Ferrovia Biella- Brianco: interconnessione con l'Alta Velocità	X						-
Ferrovia Biella- Santhià: ammodernamento					X	SI'	
Chivasso: interconnessione con l'Alta Velocità	X						-
<b>NEW</b> Ferrovia Canavesana (Pont-Rivarolo-Chieri): elettrificazione della linea			X			SI'	
<b>NEW</b> SP565: rifacimento Ponte Prefi		X				SI'	
<b>NEW</b> SP 460 Lombardore- Front Busano: completamento e messa in sicurezza			X			SI'	
<b>NEW</b> Nodo Torino: nuovi sottopassi Baldissera, Maroncelli e Spezia per attraversamento veloce della Città	X						-

### 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 23,013 miliardi di euro e per la loro realizzazione è necessario reperire ancora 9,862 miliardi di euro.**

SISTEMI INFRASTRUTTURALI	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2023	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2026	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2030	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2032
Corridoio Mediterraneo	• Raddoppio traforo del Frejus	• Linea Torino- Lione: conclusione tratta Bussoleno- Avigliana (2026)	• Linea Torino- Lione: realizzazione del tunnel transfrontaliero (2030)	• Attivazione della linea Torino Lione (2032)
		• Autostrada A4 Torino-Milano: ripavimentazione (2026)	• Linea Torino- Lione: conclusione tratta Avigliana- Scalo di Orbassano (2030)	
		• Linea Acqui Terme-Ovada- Genova: potenziamento (2026)	• Nodo ferroviario di Novara: realizzazione bretella merci (2029) <i>Opera in comune con il Corridoio Reno-Alpi</i>	
Corridoio Reno-Alpi		• Terzo Valico Appenninico (giugno 2025)	• Nodo ferroviario di Novara: realizzazione bretella merci (2029)	
			• Linea Tortona-Voghera: quadruplicamento (2028)	
Sistema pedemontano		• Autostrada A33 Asti-Cuneo: completamento (fine 2024)	• Pedemontana piemontese: realizzazione (2027)	
Sistema dei valichi alpini	• Tunnel del Tenda: realizzazione nuova canna Italia- Francia	• Tunnel del Tenda: adeguamento canna esistente Francia- Italia (2025)	• Traforo autostradale Monte Bianco: raddoppio (2028)	• Traforo Armo-Cantarana: completamento (2032)
		• Linea Vignale-Oleggio-Arona: fine lavori sulla tratta Vignale-Oleggio (2026)		
		• Tangenziale sud-ovest di Asti (2024)		
		• Riattivazione servizio Santhià- Arona (2025)		

SISTEMI INFRASTRUTTURALI	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2023	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2026	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2030	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2032
<b>Sistema aeroportuale</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea ferroviaria Fossano-Cuneo: raddoppio binari tratta Fossano-Madonna dell'Olmo (2030)</li> </ul>	
<b>Sistema dei centri intermodali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interporto Domo2: potenziamento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interporto S.I.TO: potenziamento (2025)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Scalo RFI di Alessandria Smistamento (2031)</li> </ul>
<b>Mobilità nodi urbani</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riapertura del collegamento ferroviario Torino-Ceres con il Passante Ferroviario di Torino</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea 1 metro Torino: completamento tratta Collegno- Cascine Vica (2024)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superstrada Novara-Vercelli (2029)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea 2 metro Torino: realizzazione tratta Rebaudengo-Politecnico (2032)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuovo ponte sul Ticino tra Vigevano e Abbiategrasso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tangenziale Romagnano Sesia e ponte definitivo sul fiume Sesia (2024)</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tangenziale di Novara: completamento (2024)</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Variante alla SP460 Lombardore-Front (2026)</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Passante Ferroviario di Torino: ultimazione stazione Rebaudengo-Fossata (2024)</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Passante Ferroviario di Torino: realizzazione stazioni Sfm Dora e Zappata (2025)</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Elettrificazione linea Ivrea-Aosta (2026)</li> </ul>		
<b>Sistema delle connessioni immateriali</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Banda Ultralarga: portare la connettività a 1 Gbit/s (2026)</li> </ul>		

## 5. PROGETTI PER IL 2023

Nel 2023 lavoreremo su due nuovi grandi progetti:

1. **Studio sull'offerta di servizi di trasporto lungo tre specifiche direttrici di mobilità e aree:**
  - collegamenti tra le sedi universitarie di UPO Novara Vercelli e Alessandria
  - collegamenti da e per le Langhe- Roero e Monferrato (UNESCO)
  - collegamenti da e per Biella verso Torino e Milano

2. **Studio sulla logistica del freddo in Piemonte** con particolare attenzione ai settori agroalimentare e farmaceutico.

Questo progetto sarà trattato e analizzato da Unioncamere insieme a Confindustria Piemonte e Fondazione Slala.

Fondazione Slala svolge attività mirate allo studio e alla promozione del sistema logistico del Nord-Ovest, con particolare riferimento alle aree comprese nel territorio del Basso Piemonte, collegato con i porti liguri e le aree a questi connesse, destinate a ricevere l'allocazione di insediamenti dedicati alla logistica, in grado di sviluppare iniziative tendenti alla valorizzazione delle strutture industriali e del settore terziario, nonché alle infrastrutture per il trasporto e la movimentazione delle persone e delle merci, esistenti o da realizzare, nonché per le lavorazioni e manipolazioni accessorie, con particolare riguardo alla rete ferroviaria e ai connessi centri di smistamento.

Aderiscono a Slala enti pubblici, associazioni bancarie, associazioni di categoria e associazioni private di natura commerciale.

## **RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI**

### **OTI PIEMONTE**

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

[info@otipiemonte.it](mailto:info@otipiemonte.it)