

Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte

Le opere indifferibili per il sistema
economico piemontese



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



Lo sviluppo infrastrutturale delle reti, materiali e immateriali, è uno dei temi centrali per il rilancio dell'economia nell'attuale congiuntura economica e per una strutturata capacità di internazionalizzazione per le nostre imprese, peggiorata da due anni di crisi sanitaria e ora colpita da una forte incertezza geopolitica internazionale. In quest'ottica, prendere parte all'iniziativa di sistema nazionale, promossa da Unioncamere italiana, rappresenta per Unioncamere Piemonte l'opportunità di consolidare una serie di azioni già avviate sul territorio - come il progetto OTI Piemonte - e di rafforzare gli asset strategici del sistema camerale. Monitorare le criticità e raccontare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali ritenuti prioritari per il territorio, nella ricerca di una concertazione territoriale che superi i confini amministrativi, è un elemento imprescindibile per sostenere la nostra economia e le nostre imprese.

Considerata la posizione privilegiata del Piemonte nella rete transeuropea di trasporto, il riferimento non è solo alle grandi opere, ma anche alle opere di connessione, opere attese da anni e opere nuove, che consentano anche alle imprese che risiedono nei territori attualmente più isolati e penalizzati della nostra regione di potersi facilmente agganciare alle grandi dorsali di traffico. La Torino-Lione nel 2030 dovrà poter contare su un nodo di Torino efficiente e pronto per fronteggiare gli attesi volumi di traffico; l'imminente realizzazione del Terzo Valico rende urgente l'efficientamento della logistica del Piemonte come retroporto naturale della Liguria; sulla direttrice del Sempione occorre intervenire con urgenza per superare i limiti prestazionali, stradali e ferroviari, sul versante italiano.

Ci troviamo in un contesto di grandi opportunità da cogliere - dal PNRR, al nuovo PRMT del Piemonte, all'ampliamento della ZLS Porto e retroporto di Genova - che difficilmente si ripresenteranno e, proprio per questo, Unioncamere Piemonte, con il coinvolgimento attivo delle quattro Camere di commercio e il supporto tecnico di Uniontrasporti, intende ancor di più partecipare attivamente al processo di ripresa, mettendo a fuoco, con pragmaticità e concretezza, le opere prioritarie per il rilancio del sistema economico regionale.

Il «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte» rappresenta una lettura di sintesi regionale di quanto emerso dai momenti di confronto territoriali. Questo lavoro non è un punto di arrivo, ma l'avvio di un percorso che ambisce a un confronto costruttivo continuo e che vede nell'ascolto e nella condivisione la vera strada per ripartire con concretezza.

Gian Paolo Coscia

Presidente Unioncamere Piemonte

Premessa	04
Obiettivo	05
Il contesto di riferimento	06
Le priorità infrastrutturali del Piemonte	14
Infrastrutturazione BUL e 5G	75
Conclusioni	84



Con la consapevolezza che la presenza di una rete di infrastrutture e di trasporto diffusa ed efficiente è un presupposto fondamentale per lo sviluppo economico e la competitività del territorio, **Unioncamere Piemonte** da anni supporta e promuove la realizzazione di reti di collegamento funzionali al movimento di merci e passeggeri sul territorio regionale, inclusi i grandi flussi di attraversamento d'interesse europeo.

Rispetto alle iniziative più recenti, dal 2020 Unioncamere Piemonte, con Regione Piemonte e Camera di commercio di Torino, ha aderito all'**OTI Piemonte - Osservatorio Territoriale Infrastrutture**, promosso da oltre vent'anni da Confindustria Piemonte e Unione Industriale di Torino con lo scopo di monitorare le criticità e raccontare con chiarezza e trasparenza lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali ritenuti strategici per il territorio. Nel 2021 è nato OTI Nord, che estende il monitoraggio territoriale a Lombardia, Liguria e Veneto, grazie alla collaborazione del sistema Confindustria del Nord Italia.

Nel 2021 Unioncamere Piemonte, con il supporto di Uniontrasporti (società in house di Unioncamere italiana), ha realizzato una prima versione di **Libro Bianco del Piemonte** contenente un elenco di opere ritenute necessarie e indifferibili per il sistema camerale.

Il presente documento, che costituisce una rivisitazione della precedente versione del Libro Bianco, è il risultato dell'ascolto del territorio, avvenuto 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), ed è uno degli output previsti nell'ambito del progetto annuale finanziato da Unioncamere Italiana con il **Fondo di Perequazione 2019-2020 Programma infrastrutture***.

Attraverso tale programma, il sistema camerale piemontese 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. L'emergenza sanitaria, legata alla Pandemia da Covid-19, ha messo ulteriormente in evidenza il ruolo chiave delle infrastrutture digitali, che restano al centro del dibattito nella fase di ripresa economica.

* www.programmainfrastrutture.unioncamere.it

Il presente documento ha lo scopo di fornire una sintesi regionale sulle **opere infrastrutturali prioritarie indicate come indifferibili dal mondo imprenditoriale piemontese** e su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare il sistema economico a superare la crisi innescata dalla pandemia da Covid-19 e a consolidare la propria resilienza rispetto alla nuova emergenza in corso (legata al conflitto in Ucraina), con l'obiettivo di recuperare competitività sui mercati nazionali e internazionali.

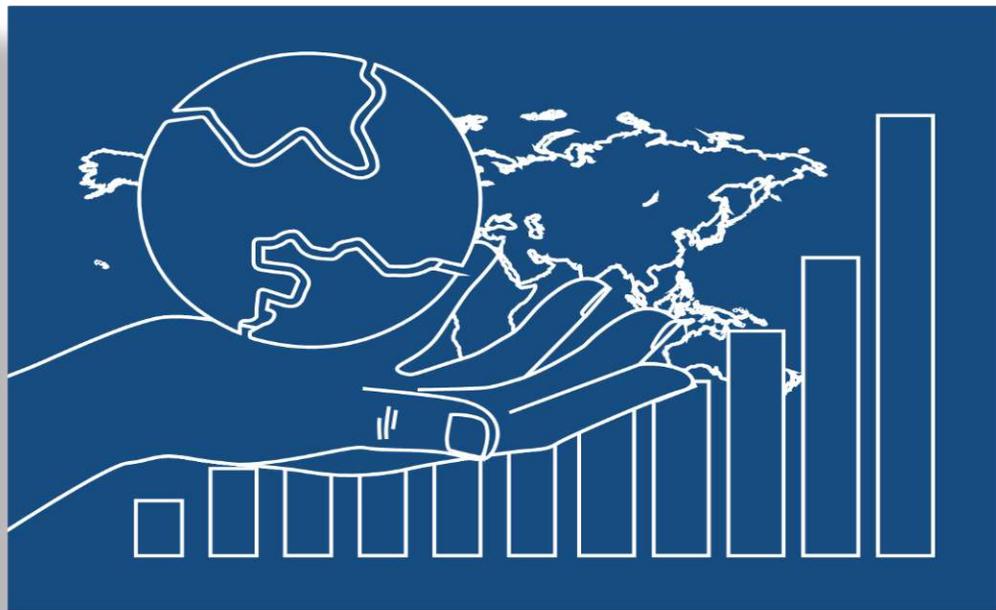
I fondi stanziati dall'Europa, attraverso il Next Generation EU, e a livello centrale dal governo italiano, sono un'opportunità da non perdere, ma impongono anche la necessità di fare rapidamente delle scelte strategiche rispetto alle opere essenziali che possano concretamente dotare il territorio piemontese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

Benché il tema dei servizi sia strettamente connesso a quello delle infrastrutture, qui il **focus** è **sulle opere infrastrutturali**, gerarchizzate rispetto a un ordine di priorità, con l'obiettivo di concentrare al massimo l'attenzione su un numero limitato di opere e privilegiando le infrastrutture nuove, rispetto a quelle che, invece, hanno già trovato una collocazione programmatica.

Il Piemonte si trova in una posizione privilegiata rispetto alle direttrici europee Nord-Sud ed Est-Ovest, ma è altrettanto importante considerare **una fitta rete di infrastrutture viarie e ferroviarie che sottendono le direttrici europee** e che, se adeguatamente valorizzate, sono determinanti per avvicinare le imprese alle grandi dorsali di traffico.

Attraverso un **approccio bottom-up**, che mette al centro l'ascolto del mondo datoriale e **valorizza l'identità e la vocazione di ciascun territorio** per lo sviluppo dell'economia regionale, il sistema camerale piemontese si pone come collettore e intermediario che svolge un ruolo di raccordo tra il sistema economico e quello delle istituzioni, in stretta sinergia con l'operato della Regione Piemonte.

Il documento vuole essere un contributo concreto per migliorare la strategia sullo sviluppo del sistema infrastrutturale del Piemonte e coordinarla anche con le regioni limitrofe, Liguria, Lombardia e Valle d'Aosta, nell'ottica di trovare la concertazione interregionale.



Il contesto di riferimento

Quadro economico

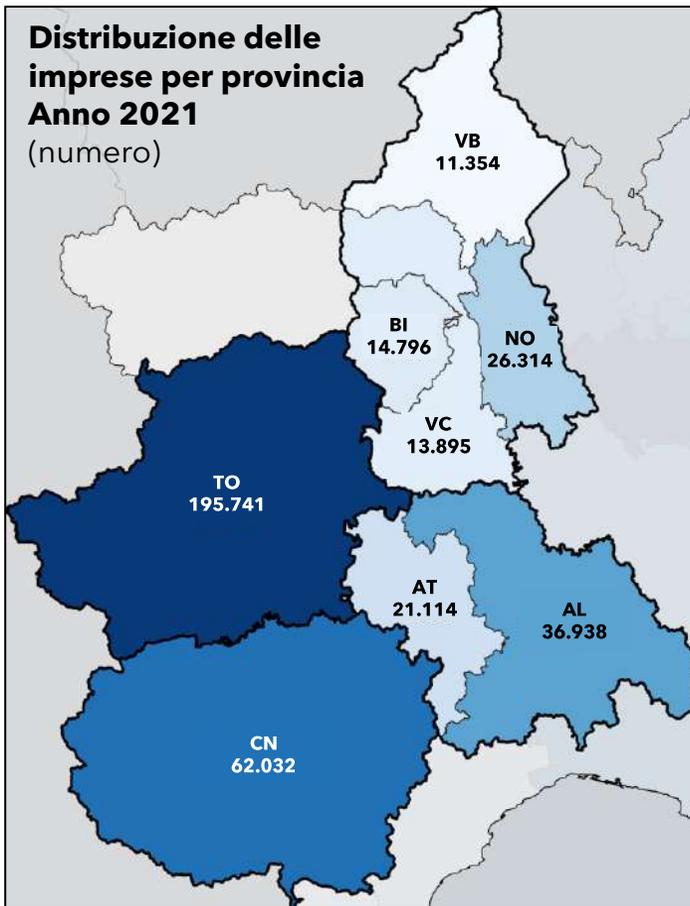
Commercio estero

Specializzazioni economiche

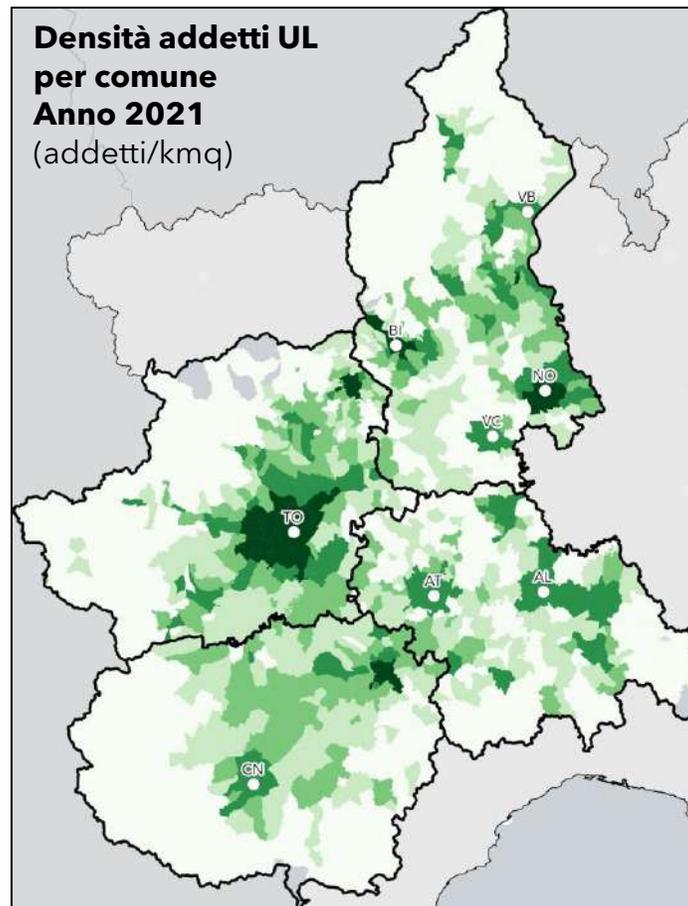
Offerta infrastrutturale

Performance infrastrutturale

Il Piemonte nella rete centrale transeuropea



382.184 imprese attive
(28% del Nord Ovest)



1,4 Mio addetti alle unità locali
(24% del Nord Ovest)

Il sistema imprenditoriale piemontese è costituito per il **95%** da **micro imprese** (fino a 9 addetti) e il **4%** **piccole imprese** (10-49 addetti). Il **51% delle imprese attive** si concentra **nella provincia di Torino**, il 16% nella provincia di Cuneo, il restante 33% nella parte orientale della regione.

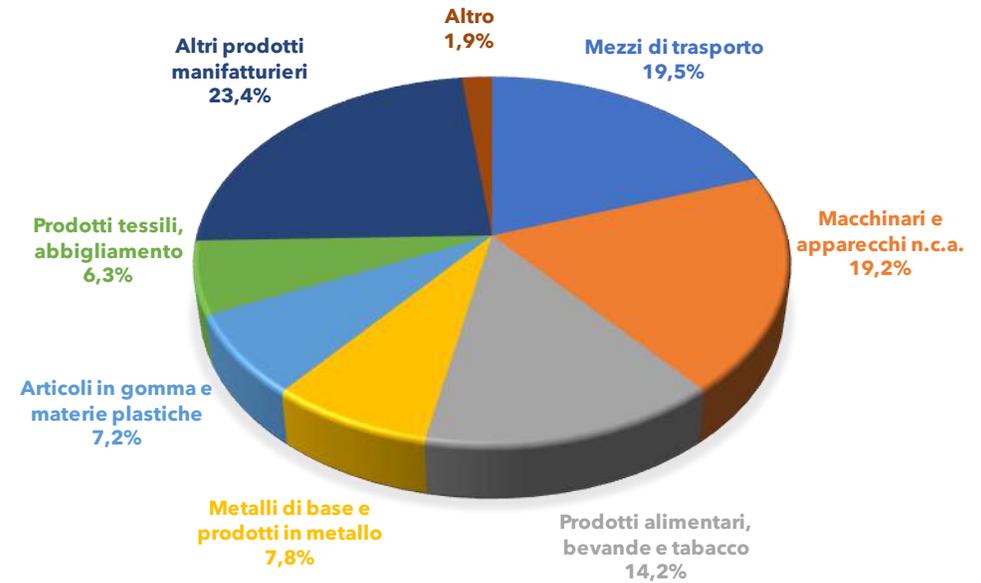
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere

- Il Piemonte è la **5^a regione in Italia per ricchezza prodotta**
- Nel 2020 il **PIL del Piemonte** è stato pari a 126,4 miliardi di euro, il **7,6% del PIL nazionale** e il **23,2% del Nord Ovest**, **-8,3% rispetto al 2019** (PIL Italia -7,9%, PIL Nord Ovest -8,1%)
- Il **PIL pro capite nel 2020** (29.437 euro vs 34.136 media Nord Ovest) si è ridotto del **-7,7% rispetto al 2019**
- Il numero di **imprese attive** nel 2021 è cresciuto del **+0,8% vs 2020** (+1,6% TO, -1,1% BI) e del **+0,5% vs 2019** (+1,9% TO, -2,1% BI). Circa il **30%** delle imprese attive sono **artigiane**
- Il numero di **addetti alle unità locali** nel 2021 ha registrato un **+1,8% vs 2020** (+3% VB, -2% BI), **-0,9% vs 2019** (+0,7% NO, -4,7% BI)

- Le esportazioni contribuiscono per circa **1/3** alla formazione del **PIL regionale** (34% nel 2019 e 32% nel 2020)
- Nel 2021 il commercio estero del Piemonte ha totalizzato **84,7 miliardi di euro** (8,9% del totale nazionale e 21,6% del Nord Ovest) con un saldo positivo di circa 14,5 miliardi
- Le province di **Torino e Cuneo formano il 60% dell'export regionale** (Torino 42% e Cuneo 18%)
- Il **55%** del commercio estero è diretto **verso l'Ue27** (post Brexit)
- La **modalità di trasporto maggiormente utilizzata nelle esportazioni** è il **trasporto su strada** (52,6%), quasi l'unica utilizzata verso i paesi Ue (92,3%), seguita dal trasporto marittimo (30,6%), grazie alla vicinanza dei porti liguri; la modalità ferroviaria è marginale (2,4%)
- A livello mondiale i **primi 5 Paesi destinatari** delle esportazioni piemontesi sono: **Germania** (14%), **Francia** (14%), Stati Uniti (9%), Spagna (5%) e Regno Unito (5%)
- I **Mezzi di trasporto** sono stati la voce più consistente delle esportazioni piemontesi nel 2021 (19,5%), seguono **Macchinari e apparecchiature** (19,2%)
- Nel 2021 le esportazioni** piemontesi hanno registrato una crescita del **+21% vs 2020** (+6% vs 2019), in misura superiore rispetto alla media nazionale (18%) e a quella del Nord Ovest (19%). Le province di **VB e AT registrano la crescita maggiore nel 2021 vs 2019** (+19% e +13% rispettivamente), mentre BI è quella con la maggiore decrescita dell'export (-13%), seguita da AL (-6%). Il comparto del **tessile abbigliamento**, che nel 2020 più ha risentito della crisi legata alla pandemia e delle difficoltà nel commercio internazionale, nel 2021 registra una crescita dell'export del +5%, mantenendo comunque un divario del **-15% rispetto al 2019**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021, Ue post Brexit

Focus sull'export



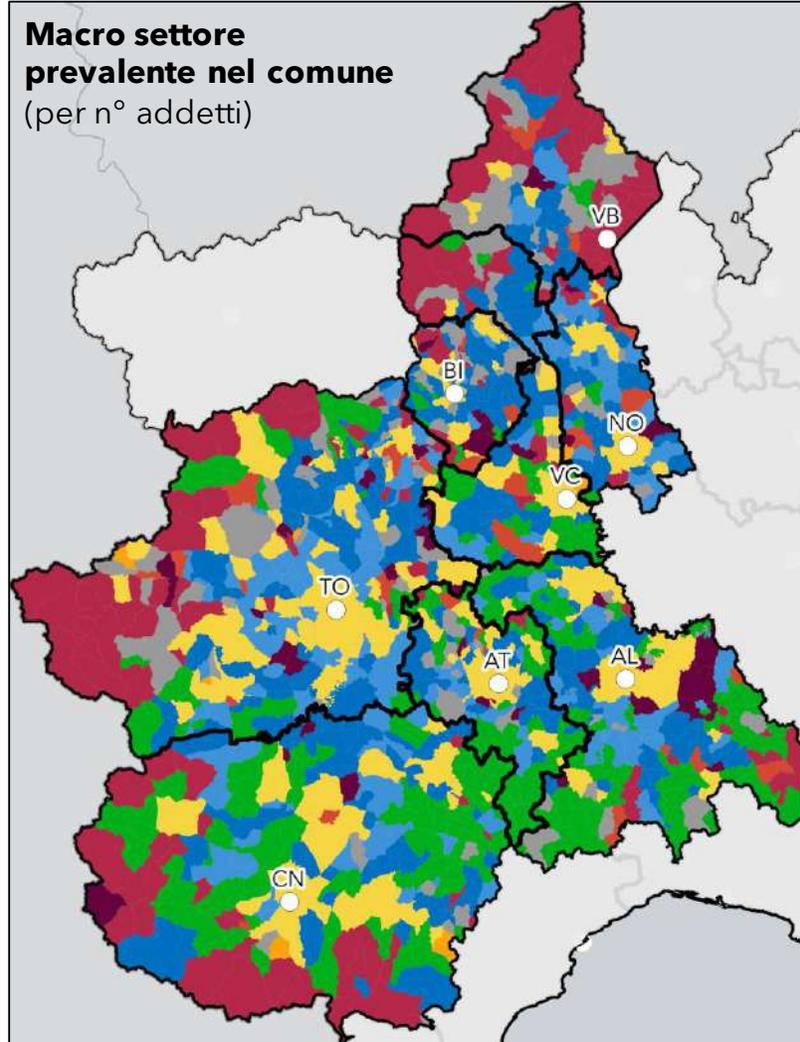
Modo di trasporto (export)

	52,6% (90,3% vs Ue)
	2,4% (3,5% vs Ue)
	30,6% (0,6 vs Ue)
	14,3% (5,5% vs Ue)
Altro	0,1%

Principali destinazioni (2021)

	Germania 6.772 Mio €
	Francia 6.753 Mio €
	USA 4.476 Mio €
	Spagna 2.516 Mio €
	UK 2.457 Mio €

In termini di concentrazione di addetti, emerge una spiccata specializzazione del Piemonte (vs Nord Ovest) nel settore dell'**agricoltura**, seguito dai settori dell'**industria** (tradizionale e specializzata), del **commercio al dettaglio** e delle **attività ambientali**. Si evince un ruolo dominante delle province di **Torino** (52,6% degli addetti) e **Cuneo** (15,6%) nel contesto regionale.



Indice di specializzazione (Province vs Piemonte e Piemonte vs Nord Ovest)*

MACRO SETTORE	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VB	VC	PIEM
AGRICOLTURA <small>Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura</small>	1,4	2,6	0,6	2,8	0,5	0,4	0,4	1,2	1,9
INDUSTRIA TRADIZIONALE <small>Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.</small>	1,1	1,1	1,9	1,1	1,1	0,8	1,2	1,5	1,1
INDUSTRIA SPECIALIZZATA <small>Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.</small>	0,9	0,8	0,5	0,9	1,4	1,1	0,4	0,9	1,1
COSTRUZIONI <small>Edilizia, servizi di ingegneria</small>	0,9	1,2	1,0	1,1	1,0	1,0	1,3	1,1	1,0
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE <small>Attività di trasporto e magazzinaggio</small>	1,2	0,9	0,7	0,9	1,1	1,0	0,8	0,8	0,9
SERVIZI DI ACCOGLIENZA <small>Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.</small>	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,9	1,0	1,0
COMMERCIO AL DETTAGLIO <small>Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli</small>	1,2	1,0	1,1	0,8	1,1	1,0	1,3	1,1	1,1
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE <small>Banche e assicurazione</small>	0,8	1,0	1,6	0,8	0,9	1,1	0,9	0,8	0,8
ATTIVITÀ AMBIENTALI <small>Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia</small>	1,1	0,7	0,8	0,9	0,8	1,0	1,9	1,3	1,1
ALTRI SERVIZI <small>Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi</small>	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	1,2	0,7	0,7	0,9
TOTALE ADDETTI (% su regione)	8,6%	4,5%	4,0%	15,6%	8,1%	52,6%	2,9%	3,6%	100%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Registro Imprese - Infocamere, 2021

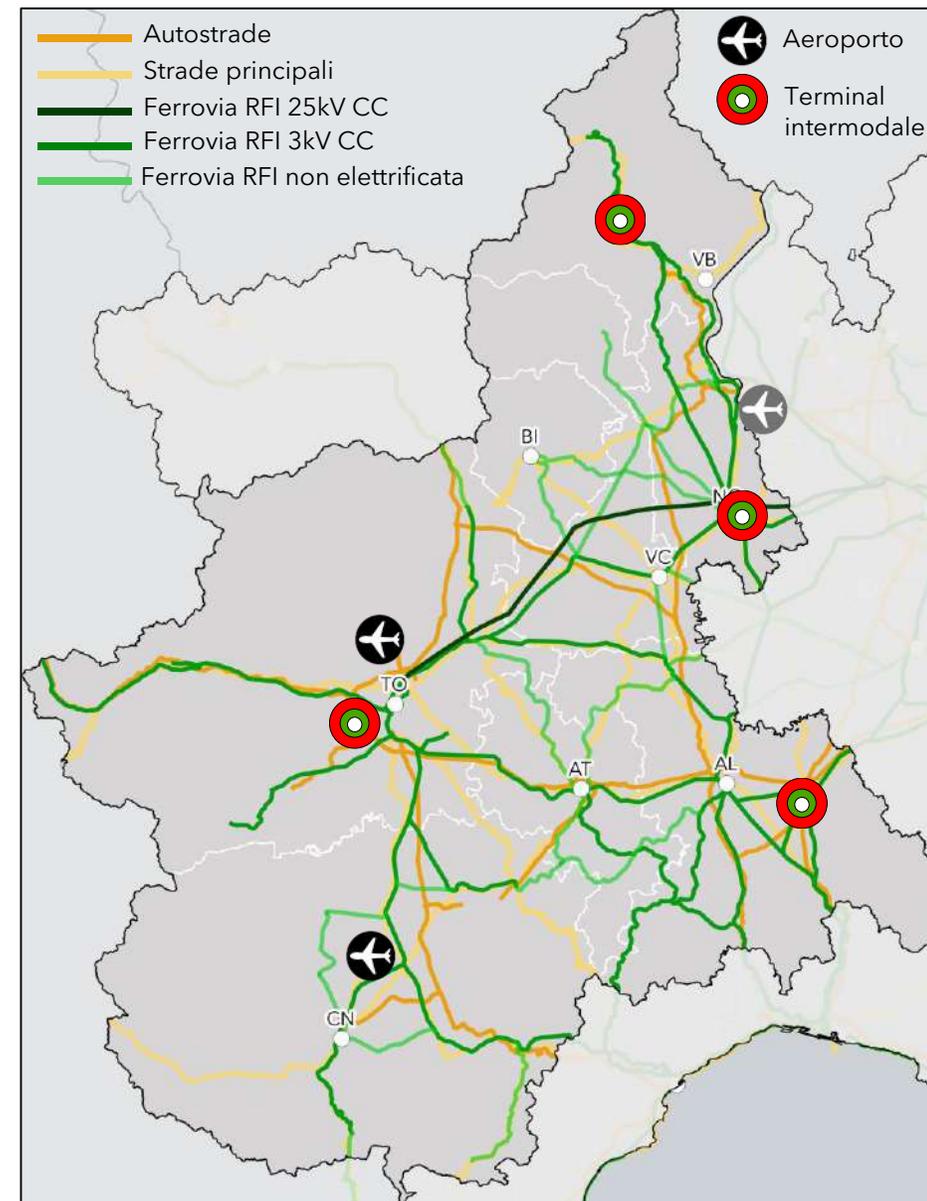
*Gli indici superiori a 1 evidenziano la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione.

- **14.500 km di rete stradale** di cui il 6% autostrade e l'11% strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **1.880 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 71% elettrificata (66% a 3kV CC e 5% a 25kV CC) e il 40% a doppio binario
- **2 aeroporti piemontesi + 1 lombardo** (statistiche 2021)

	Traffici passeggeri				Traffici cargo			
	# Italia	Valore	Diff.% 2020	Diff.% 2019	# Italia	Valore	Diff.% 2020	Diff.% 2019
Torino Caselle (Ten-T Core)	14°	2,1 Mio	+46,8%	-47,7%	18°	1.787 t	+61,1%	-46,4%
Cuneo Levaldigi	33°	81.767	+52,3%	-11,5%	-	-	-	-
Milano MXP (Ten-T Core)	2°	9,6 Mio	+32,9%	-66,6%	1°	747.242 t	+44,6%	+33,8%

- **4 terminal intermodali: CIM - Centro Intermodale Merci di Novara** (2.700 coppie treni/anno, inserito nel Core Network europeo), **Interporto di Rivalta Scrivia** (retroporto di Genova, 720 coppie treni/anno, inserito nel Comprehensive Network europeo), **Interporto di Torino Orbassano - S.I.TO** (190 coppie treni/anno, inserito nel Core Network europeo), lo scalo ferroviario di **Domo2** (in fase di espansione)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Nel 2020 Uniontrasporti ha sviluppato un insieme di indici su scala provinciale che, tenendo conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e logistica), consentono di trarre delle **valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale attuale** regionale rispetto al più ampio contesto nazionale.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE								
1°	TO (6°)		TO (6°)		AL (20°)		VC (6°)		AL (11°)		AL (9°)	
2°	NO (9°)		NO (13°)		CN (50°)		NO (7°)		NO (13°)		NO (10°)	
3°	VC (24°)		AL (20°)		AT (51°)		AL (12°)		AT (14°)		TO (16°)	
4°	AL (25°)		VC (21°)		VB (75°)		VB (21°)		TO (20°)		VC (23°)	
5°	AT (57°)		VB (41°)		TO (86°)		BI (24°)		VC (29°)		AT (45°)	
6°	CN (65°)		CN (77°)		NO (88°)		TO (25°)		BI (41°)		VB (61°)	
7°	VB (81°)		AT (79°)		VC (88°)		AT (41°)		VB (61°)		CN (67°)	
8°	BI (100°)		BI (103°)		BI (88°)		CN (79°)		CN (63°)		BI (85°)	



Forte deficit infrastrutturale nelle province di BIELLA (stradale/ferroviario) e CUNEO (logistico/aeroportuale).

* L'indagine realizzata nel 2021 da Uniontrasporti per Unioncamere Italiana, sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese, evidenzia che nel biennio 2019- 2020, circa il 78% delle imprese di trasporto e della logistica piemontesi hanno utilizzato il trasporto stradale, una percentuale superiore alla media nazionale (74,3%) e a quella del Nord Ovest (76,9%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

- In Piemonte è presente **un numero significativo di nodi multimodali passeggeri e merci**, con **prestazioni eterogenee**.
- Benché le province piemontesi non abbiano sbocchi sul mare, **3 province** vantano una posizione strategica come **retroporti naturali degli scali liguri: Alessandria** (porti di Genova e Savona-Vado), **Cuneo** (porto di Savona-Vado) e **Asti** (porto di Savona-Vado). Tuttavia, è evidente che la sola posizione non è sufficiente, dato che **tutte e tre** le province (AL, CN, AT) sono **carenti dal punto di vista delle performance stradali e ferroviarie**.
- Le reti stradali e ferroviarie sono distribuite in modo capillare su tutto il territorio, ma vi sono **carenze strutturali** su alcune sezioni.
- Il trasporto ferroviario risente anche degli ingenti tagli alle risorse praticati negli ultimi anni, che hanno portato alla **sospensione di numerose linee**, provocando una diminuzione della quantità e della qualità del servizio nell'intera regione e un **preponderante utilizzo della modalità stradale***.
- La presenza di **2 aeroporti, non adeguatamente valorizzati a livello regionale**, evidenzia scompensi prestazionali, soprattutto dello scalo cuneese, rispetto ad altri aeroporti nel panorama nazionale.
- **Tutte le province** presentano **un potenziale importante** che potrebbe essere valorizzato attraverso interventi mirati, tenendo conto di **una visione organica regionale**.

Il Piemonte si trova in **una posizione privilegiata** nelle reti di trasporto transeuropee (TEN-T): il territorio piemontese è attraversato da **2 Corridoi del Core Network** che tracciano le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest e si intersecano nel nodo di Novara.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

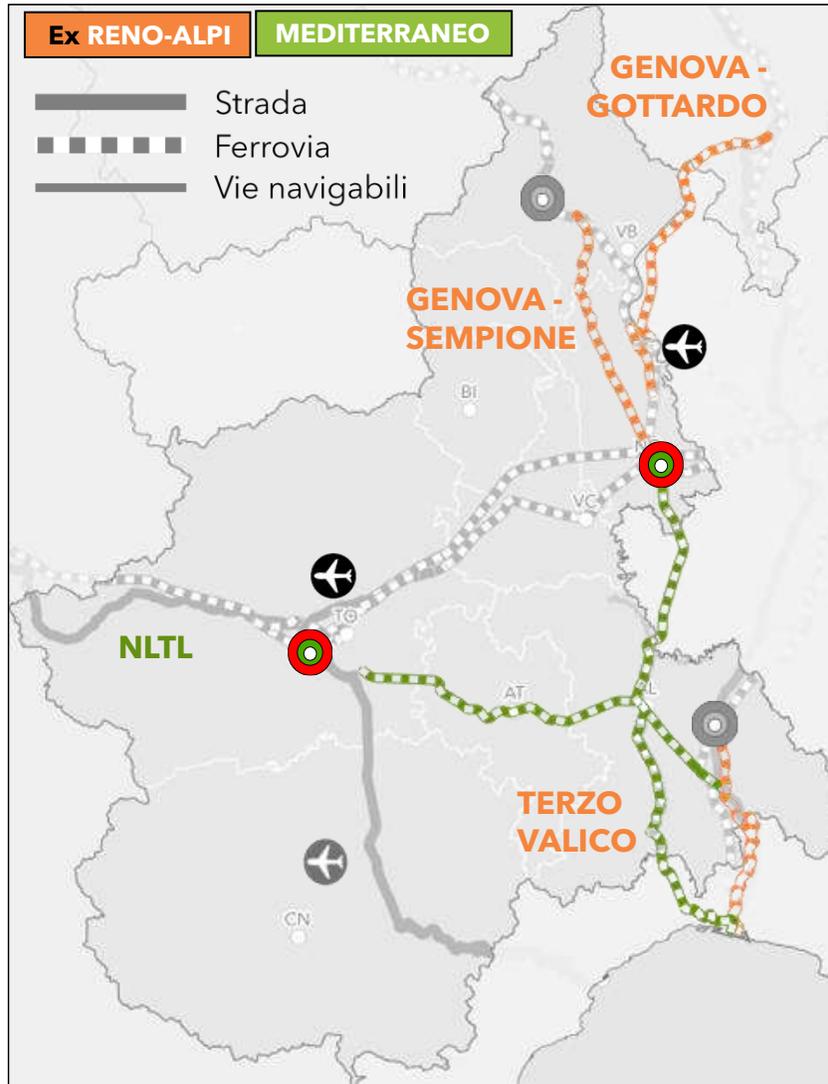
RENO-ALPI: nel **settore ferroviario** gli interventi chiave per il Piemonte riguardano la realizzazione del **Terzo Valico** e la **linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-confine svizzero** (tunnel di base in Svizzera, in parte già completati, e relative vie d'accesso in Germania e Italia).

MEDITERRANEO: il **progetto ferroviario chiave in Piemonte** è la **Nuova Linea ferroviaria Torino Lione - NLTL**. La nuova linea, per merci e passeggeri, è lunga circa 270 km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia.

Principali gap rispetto ai target 2030 definiti dagli Stati Membri:

- **Collegamento Lione-Torino (IT-FR)** con relativa linea d'accesso italiana al tunnel, previsto entro il 2030 (sezione transfrontaliera e quindi a maggiore impatto sul corretto funzionamento del Corridoio nel suo complesso)
- **Limitata sagoma di carico**, a PC45-50, dal **confine italo-francese** fino a Torino, mentre da Torino fino al confine italo-sloveno la sagoma disponibile è fino a PC80
- Non conformità del **sistema di segnalamento ERTMS** su diverse tratte
- Per i **terminal intermodali** le criticità più importanti riguardano la **lunghezza dei treni ricevibili** (inferiore al target di almeno 740 m) e la **capacità di movimentazione** (cruciale per garantire catene di trasporto competitive e senza soluzione di continuità per i servizi intermodali)
- **Assenza di servizi ferroviari diretti che colleghino gli aeroporti** con linee ad alta velocità o linee ferroviarie TEN-T a lunga distanza
- Inconformità delle **rete idroviaria** nelle sezioni **Casale Monferrato-Pavia-Piacenza e Milano-Cremona**
- Necessari ulteriori investimenti per diversificare l'offerta di carburanti puliti e **favorire la decarbonizzazione** per tutte le modalità di trasporto.

Il 14/12/2021, nell'ambito del «Efficient and green Mobility package», la CE ha pubblicato la proposta di **revisione del Regolamento TEN-T 1315/2013** (attualmente in discussione presso le Istituzioni Europee), la cui **adozione è prevista entro il 1° semestre 2023**.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

La proposta di revisione risponde alla necessità di adeguare la politica della rete transeuropea dei trasporti ai molteplici cambiamenti intervenuti nel corso degli ultimi 10 anni, quali la crescente domanda di trasporto, le dinamiche geopolitiche (allargamenti dell'UE) e gli sviluppi della politica dei trasporti (liberalizzazione, interoperabilità e innovazione tecnologica). La principale novità della proposta di revisione è l'**introduzione di un livello di rete intermedio** (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato **Extended Core** con orizzonte temporale il 2040, al fine di garantire un approccio graduale verso il 2050. La rete Extended Core comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive.

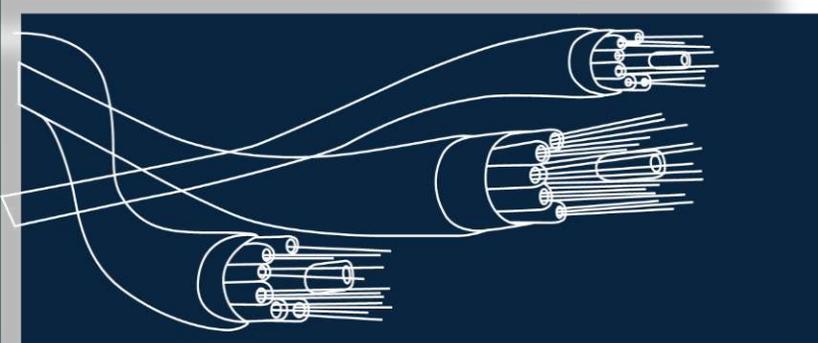
Le **principali linee** della rete Extended Core che ricadono **in Piemonte** (evidenziate nella mappa):

CORRIDOIO RENO-ALPI (che verrà rinominato «North Sea-Alpine»)

- Linea Sesto Calende-Laveno-Luino-Bellinzona (che costeggia la sponda Lombarda del Lago Maggiore e consente il collegamento verso il Gottardo attraverso il nodo di Novara)
- Linea (Novara) Caltignaga-Cuzzaga (che costeggia il Lago d'Orta)
- Linea Arona-Oleggio
- Linea Tortona-Arquata Scrivia-Ronco Scrivia-Genova (via diretta e via Busalla)

CORRIDOIO MEDITERRANEO

- Linea (Torino) Trofarello-Asti-Alessandria-Arquata
- Linea Alessandria-Tortona
- Novara-Alessandria-Ovada-Genova (in condivisione con il Corridoio Reno-Alpi)



Le priorità infrastrutturali del Piemonte

Approccio metodologico

Quadro degli interventi nazionali

Focus esigenze territoriali

Macro obiettivi

Selezione delle priorità

Schede di dettaglio delle opere di Priorità 1

- Attraverso l'**attività di concertazione con il territorio**, è stata delineata una lista di opere prioritarie per il sistema imprenditoriale che parte dal **quadro degli interventi programmati a livello nazionale** di interesse per la regione Piemonte, per poi entrare nel merito degli esiti dei tavoli di concertazione attraverso un **focus sulle esigenze emerse a livello territoriale**
- Il **Libro Bianco del Piemonte** tiene conto di una «**vision regionale**», da cui nasce l'esigenza di contemplare **un numero limitato di opere** per singolo territorio su cui il sistema camerale possa fare leva nei tavoli istituzionali attraverso un'**analisi per macro obiettivi di valenza regionale**
- L'attività di **selezione delle priorità infrastrutturali** è avvenuta tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Tra i **criteri oggettivi minimi di priorità** considerati si annoverano: scopo e rilevanza territoriale dell'opera (locale, provinciale, regionale, nazionale, internazionale); orizzonte temporale di azione (breve, medio, lungo periodo); stato progettuale (nuova proposta, progettazione, lavori in corso); eventuali criticità (tecniche, finanziarie, politiche); esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento
- Sono stati individuati **3 gradi di priorità**
 - **Priorità 1** di rilevanza almeno regionale e possibilità di azione nel breve periodo
 - **Priorità 2** di rilevanza almeno provinciale e possibilità di azione del medio periodo
 - **Priorità 3** di rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodo

concentrando poi l'analisi di dettaglio solo sulle opere con grado di **Priorità 1**, di maggiore rilevanza a livello regionale, per le quali sono state sviluppate delle **schede di dettaglio**.

Il quadro degli interventi programmati a livello nazionale rappresenta una fotografia delle **opere di interesse per il territorio piemontese che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che in quanto tali sono ritenute indispensabili e strategiche per lo sviluppo e la competitività del territorio a prescindere.

Tra le principali fonti consultate al fine di realizzare il quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma di tabella) si evidenziano:

- **Sistema SILOS** (sistema informativo delle opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (ultimo aggiornamento al 31/05/2022)
- **Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 «Dieci anni per trasformare l'Italia»**
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2022-2026 parte investimenti e CdP Anas 2016-2020)
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (approvato il 13 luglio 2021)
- **DPCM Opere Commissariate** (complessivamente, nell'anno 2021*, sono stati adottati 49 decreti del Presidente del Consiglio dei ministri che individuano 102 opere e nominano 39 Commissari straordinari: 6 opere e 5 commissari in Piemonte. Nel 2022, con il DPCM dell'11 maggio, si è concluso il commissariamento di ulteriori 15 opere proposte dal MIMS che conclude la fase dei commissariamenti prevista dal decreto legge cosiddetto «Sblocca cantieri»).

* In due fasi concluse formalmente ad aprile 2021 (DPCM 16 aprile 2021) e ad agosto 2021 (DPCM 5 agosto 2021).

Nella seguente tabella di sintesi, oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota» **vengono messi in evidenza tre aspetti** attraverso un bollino colorato:

- le opere da «**MONITORARE**», benché il focus del presente documento sia sulle nuove opere, dando per certe quelle già programmate a livello nazionale, è anche vero che alcune di esse necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio (come emerso nei tavoli di concertazione), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione, oppure necessitano di maggiori approfondimenti sulla reale funzionalità una volta che i lavori saranno completati (per es. il futuro programma di esercizio di una linea ferroviaria);
- le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», quindi le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, comprese anche le opere del **PNC (Piano Nazionale Complementare)**;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nei relativi DPCM precedentemente menzionati, alle quali **ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019**, dal 2021 è stato assegnato un commissario straordinario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
NLTL: tunnel di base	Lavori in corso	5.574	59%	2030	
NLTL: tunnel di base - Ulteriori misure compensative	PFTE	57	90%	n.d.	
Adeguamento linea storica Torino-Modane (Tratta Bussoleno-Avigliana)	Lavori in corso	200	45%	2026	
Cintura di Torino e connessione Torino-Lione (quadruplicamento Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano)	Prog. definitivo	1.700	4%	2030	
Cintura di Torino e connessione Torino-Lione completamento (nuova linea Orbassano-Settimo T. e quadrupl. Bussoleno-Avigliana)	PFTE	2.693	0%	2031	
Scalo Torino Orbassano - ACC stazione	Attività negoziali	50	100%	2023	
Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi * <small>(Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova; Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole; Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso; Potenziamento terminale Rivalta Scrivia)</small>	Lavori in corso	7.761	96%	2024	
Upgrading linea Ovada - capacità e prestazioni	PFTE	84	100%	2026	
Velocizzazione Torino-Genova (1a fase - potenziamento tecnologico e rettifiche di tracciato; 2a fase varianti di tracciato)	Lavori in corso (1a fase) / PFTE	175	43%	2026	 1a fase
Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona (Connessioni con i valichi svizzeri)	Prog. definitivo / PFTE (Oleggio-Arona)	424	3%	2027	
Nodo di Novara (1a fase, Sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale; 2a fase, Passante merci, scavalco linee Novara-Mortara/Milano)	Prog. def. (1a fase) / PFTE (2a fase)	583	15%	2026 (1a f.) 2032 (2a f.)	

 Monitorare  PNRR  Commissario

* Il commissariamento di quest'opera è avvenuto pre-2021.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
Quadruplicamento Tortona-Voghera (PRG e ACC Tortona)	Lavori in corso	100	100%	n.d.	
Quadruplicamento Tortona-Voghera	Prog. definitivo	500	4%	n.d.	
Adeguamento linea Chivasso-Ivrea-Aosta (Velocizzazione impianti e soppressione PL)	Prog. definitivo	36	100%	2023	
Elettrificazione Ivrea-Aosta	Prog. definitivo	110	100%	2023	
Interconnessione ferrovia Torino-Ceres con Passante ferroviario Torino - Stazione Rebaudengo	Lavori in corso	229	100%	2022	
Linea Torino Ceres - SCMT - intera linea e ulteriori interventi di messa in sicurezza	PFTE	66	100%	n.d.	
Linea Canavesana - Potenziamento ed ammodernamento	PFTE	121	100%	2026	
Attrezzaggio intera linea Canavesana (SCMT e contestuale adeguamento impianti ACEI e PPLL)	Prog. definitivo	12	100%	n.d.	
Potenziamento Fossano - Cuneo (Interventi nella stazione di Centallo; Progettazione raddoppio Fossano-Cuneo)	Lavori in corso	21	100%	2023	
Raddoppio Fossano - Cuneo (Fossano-Madonna dell'Olmo)	Prog. definitivo	76	0%	2030	
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori (Ceva-Ormea, Romagnano Sesia-Varallo Sesia, Alessandria - Castagnole delle Lanze, Alba-Nizza Monferrato, Asti-Chivasso, Cuneo-Mondovì)	Intervento invariante	495*	72%	2026	

 Monitorare  PNRR  Commissario

* Valore complessivo da CdP RFI (non ripartito a livello regionale)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa	Prog. definitivo	100	100%	n.d.	
Nodo ferroviario di Torino: upgrading infrastrutturale e tecnologico	PFTE	436	35%	2031	
Completamento fermate SFM Torino (S. Paolo, Borgata Quaglia - Le Gru, S. Luigi Orbassano, Dora e Zappata, Ferriera - Buttigliera)	Prog. definitivo /Lavori in corso	159	100%	2026	
Metropolitana di Torino - Linea 1	Lavori in corso	428	100%	2024	
Metropolitana di Torino - Linea 2	Prog. definitivo	3.700	49%	2032	
Parcheggio pubblico interrato piazza Bengasi (interscambio metropolitana)	PFTE	20	100%	n.d.	
Linea tranviaria 3 - Realizzazione capolinea in corso Quintino Sella e anello di ritorno in largo Toselli	PFTE	4	100%	n.d.	
Linea tranviaria 10 - Collegamento corso Giulio Cesare lungo via Cecchi e corso Emilia	PFTE	14	62%	n.d.	
Linea tranviaria 12 - Prolungamento all'Allianz Stadium e recupero trincea ferrovia Torino-Ceres	PFTE	222	n.d.	n.d.	
Linea tranviaria 15 - Attestamento presso ospedale Martini e modifica instradamento in zona centro	PFTE	9	100%	n.d.	

 Monitorare  PNRR  Commissario

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
Pedemontana Masserano (BI) - Ghemme (NO)/A26 (Nuovo tracciato in alternativa alla SP142 storica)	Prog. definitivo	214	100%	2026	
Potenziamento SS34 del Lago Maggiore (Messa in sicurezza)	Lavori in corso	34	100%	n.d.	
Ammodernamento A4 Torino - Milano Tronco 2 - Lotto 2.3 (da km 121+000 a km 127+000)	Lavori in corso	49	100%	2022	
Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo (Lotto 2.6; Adeguamento Tang. Alba; Impianto pedaggio Free Flow)	Lavori in corso (Lotto 2.6b) / Esecutore individuato	335	100%	2026	
Tangenziale di Asti	PFTE	70	57%	2026	
Galleria di transito traforo autostradale Frejus - parte italiana	Lavori in corso	306	100%	2022	
Tangenziale di Fossano	Lavori in corso	60	100%	n.d.	
SS28 del Colle di Nava Traforo Armo-Cantarana	Prog. definitivo	304*	0%	n.d.	
SS28 del Colle di Nava - Tangenziale di Mondovì - Collegamento SP Villanova con la SS 28 (Variante di Mondovì)	Prog. definitivo	147	69%	2024	

 Monitorare  PNRR  Commissario

* Fonte: PRIMT Regione Liguria (febbraio 2022).

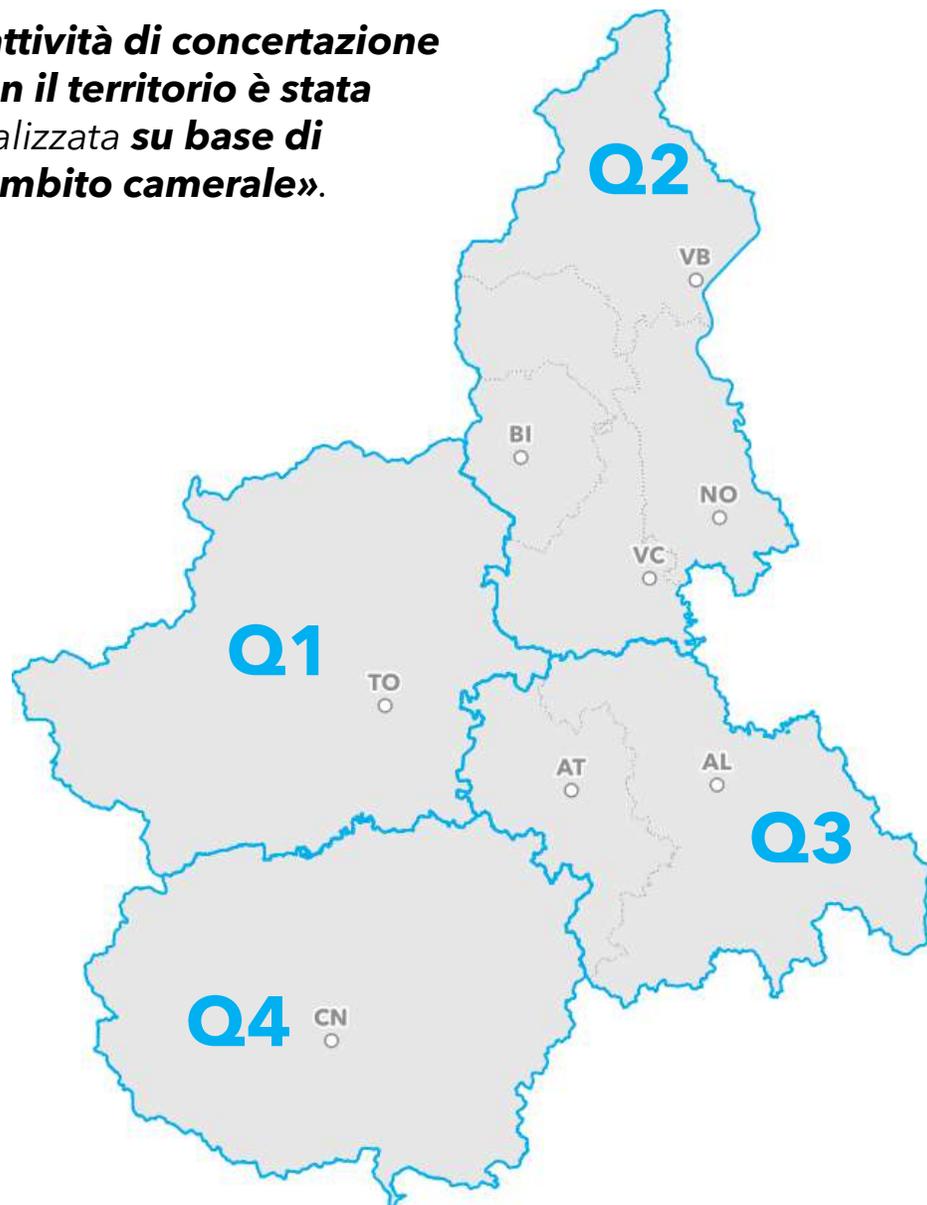
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
SS21 della Maddalena - Variante di Demonte	Prog. definitivo	50	100%	n.d.	
SS20 Colle di Tenda (tunnel Italia/Francia)	Lavori in corso	255	100%	2025	
Variante alla SP460 tra Lombardore e Salassa	Prog. definitivo	25	100%	2026	
Terzo ponte sul Tanaro ad Alba	PFTE	20	100%	2026	
SS11 Padana Superiore - Realizzazione strada extraurbana principale (tipo B) di collegamento tra i capoluoghi di provincia Novara e Vercelli - 1° lotto	PFTE	50	100%	2026	

 Monitorare  PNRR  Commissario

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

L'attività di concertazione con il territorio è stata realizzata su base di «ambito camerale».

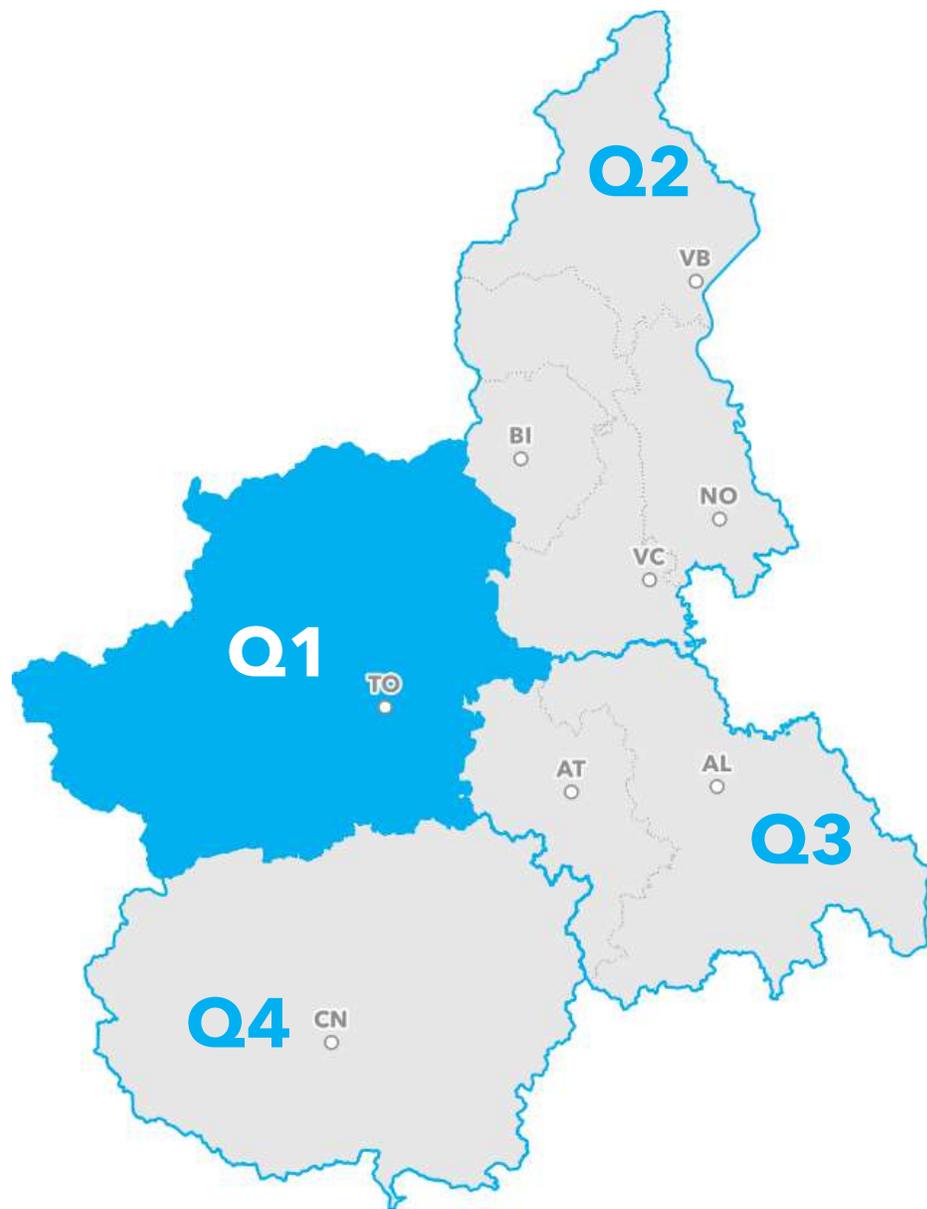


Gli ambiti territoriali del sistema camerale piemontese fanno riferimento a **4 quadranti**:

- **Q1. Quadrante metropolitano**
(Città metropolitana di Torino)
- **Q2. Quadrante Nord Orientale**
(Province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola, Vercelli)
- **Q3. Quadrante Sud Orientale**
(Province di Alessandria e Asti)
- **Q4. Quadrante Sud Occidentale**
(Provincia di Cuneo)

Di seguito si riportano le **principali evidenze emerse dai tavoli di concertazione** che sono stati realizzati a livello di ambito territoriale, grazie al supporto delle singole Camere di commercio che hanno saputo coinvolgere gli attori chiave di ciascun territorio: associazioni datoriali, operatori logistici, Università del Piemonte Orientale e Politecnico di Torino, Centri di ricerca, Regione Piemonte, amministrazioni provinciali e comunali.

Esistono profonde differenze tra i 4 quadranti, ognuno dei quali presenta **punti di forza e di debolezza**. La sfida più importante è quella di tradurre i primi in opportunità di sviluppo ed evitare che i secondi si trasformino in rischi irreparabili.



Q1. Quadrante metropolitano

- **Superficie:** 6.827 kmq (27% del Piemonte)
- **Abitanti:** 2,2 milioni (52% del Piemonte) +0,3%
- **Zone rurali/scarsamente popolate:** 67%
- **Imprese attive:** 195.741 (51% del Piemonte) +1,6%
- **Addetti alle unità locali:** 753.491 (53% del Piemonte) +2,2%
- **Specializzazioni produttive:** Industria specializzata, Attività finanziarie, Altri servizi
- **Distretti industriali:** Macchine utensili e robot industriali di Torino; Caffè, confetterie e cioccolato Torinese; Vini di Langhe, Roero e Monferrato
- **Nodi infrastrutturali:** 1 aeroporto (Torino Caselle), 1 terminal intermodale (Interporto di Orbassano, S.I.TO)
- **TEN-T (Core):** 1 Corridoio (Mediterraneo)

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

Q1. Priorità di intervento

In vista del completamento della Torino-Lione (opera con un iter progettuale già definito e tassello fondamentale per il completo funzionamento del Corridoio Mediterraneo), è necessario e urgente prendere in seria considerazione il **ruolo del nodo di Torino in prospettiva**: non come stazione secondaria, ma **protagonista del Corridoio europeo Mediterraneo** e delle relazioni commerciali con i territori ad Ovest e ad Est. È importante che Torino arrivi per tempo in condizione di non fare delle scelte tra modalità di trasporto, ma in condizione di poter avere un trasporto passeggeri e merci estremamente efficace (che oggi c'è in parte e domani ci sarà molto di più grazie alla Torino-Lione) e un sistema anche di viabilità efficiente: il tema non si porrà in termini di competizione tra modalità di trasporto, ma in termini di **sinergia tra le modalità di trasporto** e per essere sinergiche entrambe le modalità (stradale e ferroviaria) devono avere dei requisiti di capacità e di velocità tali da poter essere davvero sinergiche.

MACRO OBIETTIVO:

▪ EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND

- **Fluidificare la viabilità del nodo di Torino**, a beneficio anche del territorio limitrofo (nuovi insediamenti sia di imprese, sia di persone), anche tenendo in considerazione il cambio della mobilità delle persone in epoca post-Covid (un fenomeno di migrazione dal centro verso le periferie non immediatamente reversibile)
- **Efficientare il sistema ferroviario metropolitano** (essendo Torino il polo centrale della regione su cui a raggiera converge tutto il resto della regione, il sistema ferroviario metropolitano va potenziato, anche con la riattivazione di alcune stazioni metropolitane torinesi e incrementando i collegamenti locali su ferro)
- **Potenziare le relazioni Torino-Canavese-Valle d'Aosta** per riequilibrare l'accessibilità ai servizi nei territori decentrati della Città Metropolitana.

Q1. Efficientamento nodo Torino e hinterland

FLUIDIFICARE LA VIABILITÀ DEL NODO DI TORINO

Per la competitività delle imprese torinesi è essenziale la **massima efficacia della tangenziale** e il più rapido raggiungimento degli accessi autostradali essendo l'**unico collegamento viario di tutta la cintura torinese**. Da anni si discute sull'esigenza di chiudere l'anello tangenziale, ma ad oggi **non c'è un attraversamento veloce nella città in direzione nord-sud**.

Nel tempo sono stati sviluppati diversi progetti - come quello della **Tangenziale Est** (progetto sospeso) - di difficile realizzazione per criticità tecniche e finanziarie, che di fatto nel corso degli anni sono stati abbandonati ed estromessi dal dibattito pubblico e pertanto non hanno portato a concreti sviluppi. **A novembre 2021**, in un incontro sul futuro del sistema autostradale piemontese, tenutosi al MIMS, **la Città Metropolitana di Torino ha incluso la Tangenziale Est nell'elenco delle opere attese dal territorio** (per la realizzazione dello studio di fattibilità, nel 2009 la Provincia di Torino ha stanziato 200 Mio €). Sono stati stimati 5 anni per la realizzazione dell'opera e un costo complessivo di 1,2 Mrd €, ma ad oggi **non risultano risorse disponibili**. È **necessario e urgente approfondire la fattibilità dell'opera**.

È necessario **coordinare le diverse iniziative in fase di studio**, decisive per la mobilità interna alla città di Torino, di impatto per le imprese e per la cittadinanza. Con una proposta complessiva di miglioramento della viabilità, imperniata su **soluzioni ragionevoli nei costi e praticabili rispetto all'utilizzo del suolo** si potrebbe cambiare completamente il futuro di Torino e la possibilità di trasportare merci e quindi attrarre nuovi insediamenti di imprese, tanto più considerando che Torino diventerà un nodo fondamentale grazie al completamento della Torino-Lione.

Opere prioritarie

- **Attraversamento veloce di Torino in direzione Nord-Sud** (opzione di chiusura del sistema tangenziale e raccordo per Torino-Caselle sfruttando il più possibile le infrastrutture esistenti e minimizzando il consumo di suolo)
- **Quarta corsia della Tangenziale di Torino** (recuperare il progetto già esistente del 2003 e aggiornarlo rispetto all'evoluzione del collegamento ferroviario Torino-Lione e delle opere connesse)
- **Viabilità a servizio della Città dell'aerospazio** (area in Corso Marche e a nord di Corso Francia che costituirà un sempre più rilevante polo produttivo, di ricerca e trasmissione tecnologica, coordinare le iniziative degli attori coinvolti con una proposta complessiva di miglioramento della viabilità e dei collegamenti col sistema tangenziale, attualmente imperniati sul solo accesso alla tangenziale Nord).

Q1. Efficientamento nodo Torino e hinterland

EFFICIENTARE IL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO

La rete ferrovia torinese risulta molto meno capillare rispetto ad altri contesti nazionali ed europei. Con un ragionamento di più ampio respiro, sarebbe auspicabile un sistema ferroviario che non sia soltanto legato alla regione Piemonte ma che si allarghi anche alle regioni limitrofe (sul modello della RER francese).

Opere prioritarie

- Accelerare la realizzazione della **linea 2 della metropolitana**, molto importante anche in termini di sviluppo economico, valore degli immobili e capacità di rigenerazione delle aree in cui vengono costruite le nuove stazioni metropolitane. Se Torino punta a diventare una città attrattiva di rilevanza internazionale (grazie anche al completamento della Torino-Lione) non può permettersi di rimandare ancora almeno una seconda linea di metropolitana che andrebbe a interessare in maniera importante zone della città che poi si connettono con l'esterno.
- **Integrare il trasporto internazionale con il trasporto locale** attraverso l'integrazione di sistemi di trasporto. L'asse ferroviario dell'alta velocità viaggia su una linea che non si interseca con le linee metropolitane: la realizzazione del **collegamento** ferroviario dalla **stazione** di attestazione della **metropolitana**, in corrispondenza di **piazza Bengasi**, e la **stazione in costruzione dell'alta velocità di Orbassano** rappresenta un collegamento sud-ovest strategico che potrebbe sgravare il traffico sulla rete viaria. La prima linea di metropolitana è stata costruita sull'asse ovest per fronteggiare un flusso di traffico di circa 60.000 passaggi/giorno sull'asse di Corso Francia. Sarebbe opportuno uno studio che analizzi lo spostamento dei flussi nell'ultimo decennio al fine di appurare se le infrastrutture nuove in programma hanno pertinenza con lo spostamento su metropolitana e le infrastrutture che insistono al di fuori della città (come i corridoi dell'alta velocità).

Q1. Efficientamento nodo Torino e hinterland

POTENZIARE LE RELAZIONI TORINO-CANAVESE-VALLE D'AOSTA

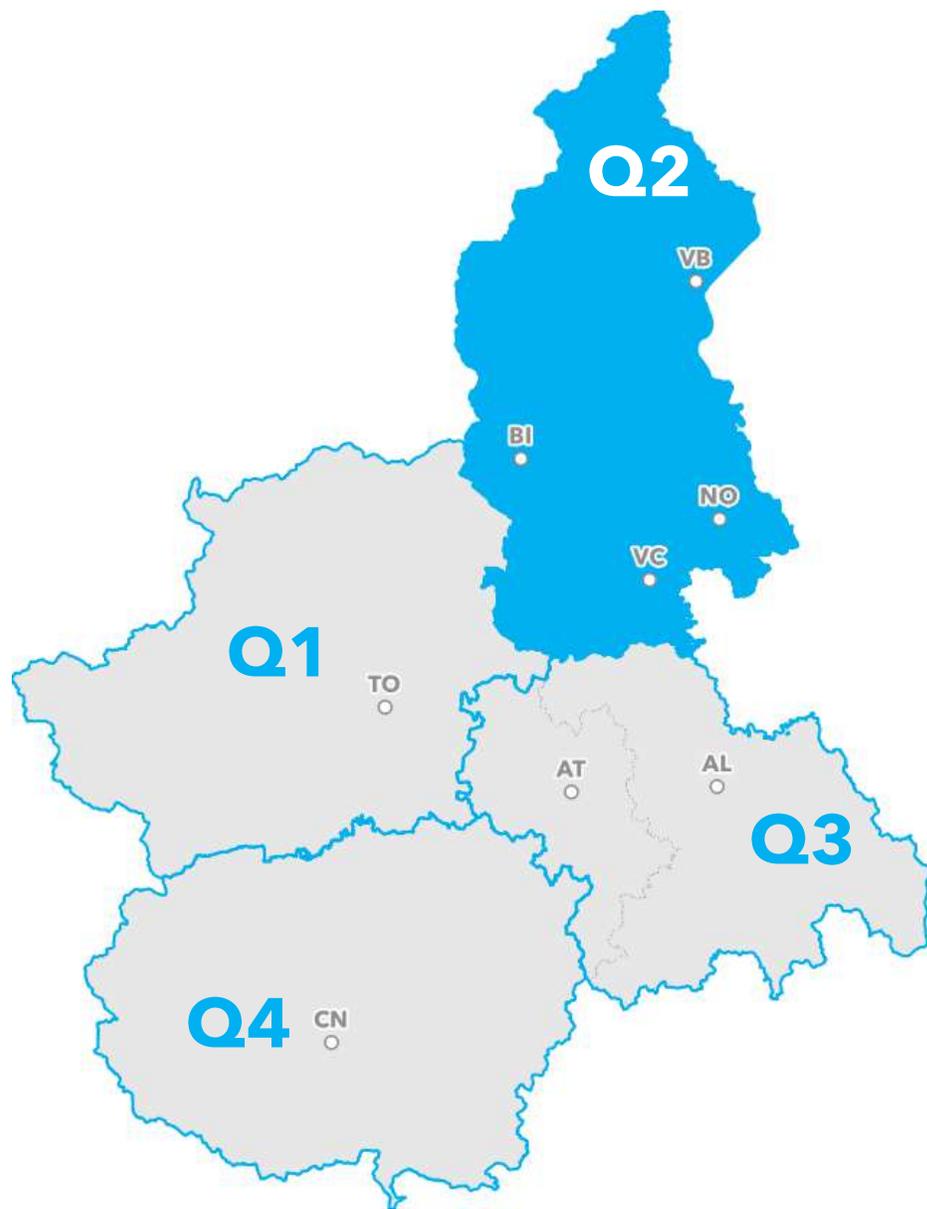
Per tutta l'area canavesana risulta prioritario **un servizio di trasporto pubblico più capillare**, data la disparità di accesso, nei territori decentrati della Città Metropolitana, ai servizi di base e alle opportunità in termini di attrattività per le aziende e la rivitalizzazione di investimenti infrastrutturali sulla rete viaria che hanno occupato per anni il dibattito locale e provinciale, ma non hanno visto nel tempo sostanziali avanzamenti, nonostante le esigenze restino irrisolte.

Opere prioritarie

- **Velocizzazione della Ferrovia Torino-Ivrea-Aosta:** soppressione di numerosi passaggi a livello (intervento già progettato e in parte finanziato), raddoppio dei binari per la tratta Torino-Ivrea ed 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 (ancora più evidente dopo l'acquisto e la messa in servizio da parte della Regione Valle d'Aosta di treni Bimodali, elettrici-diesel, con capienza e caratteristiche tecniche dimensionate solo sull'utenza valdostana)
- **Elettrificazione della ferrovia Canavesana** (sfm1 Pont-Rivarolo-Chieri), oggi molto carente e spesso sostituita da autobus
- Adeguamento e ricostruzione del **Ponte Preti** sulla **SP565** (finanziata dal MIT, attuale MIMS, nel 2019, in fase di progettazione a cura della Città Metropolitana di Torino)
- Completamento e messa in sicurezza della **SP460** nel tratto **Lombardore-Front-Busano**, con una sua migliore connessione a Torino per facilitare il collegamento stradale da/verso le zone industriali sgravando la provinciale dal traffico pesante (il 14/05/2021 la Regione Piemonte ha dato il via libera al finanziamento, con 200 mila euro, per lo studio progettuale, in capo alla Città metropolitana di Torino; il 04/02/2022 il CIPESS ha approvato lo stanziamento di 25 milioni di euro).
- **Traforo di Monte Navale**, collegamento della SP565 alla SP228 (in attesa di finanziamento)
- **Peduncolo di Ivrea** come alternativa/variante alla SS228 (in attesa di finanziamento)
- **Nuovo Casello Autostradale a San Bernardo di Ivrea** sul Raccordo autostradale A4/A5 Ivrea-Santhià.

Q1. Sintesi esigenze territoriali

PRIORITÀ	TIPO	INTERVENTO	RILEVANZA	STATO	MACRO OBIETTIVO
Priorità 1		Attraversamento veloce di Torino in direzione Nord-Sud	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 1		Quarta corsia della Tangenziale di Torino	REGIONALE	PROGETTO PRELIMINARE	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 1		Linea 2 della metropolitana di Torino	REGIONALE	PROGETTO DEFINITIVO	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 1		Ferrovia Torino-Ivrea-Aosta	REGIONALE	PROGETTO DEFINITIVO	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 2		Integrazione trasporto internazionale e trasporto locale	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 3		Elettificazione della ferrovia Canavesana	PROVINCIALE	LAVORI IN CORSO	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 3		Viabilità a servizio della Città dell'aerospazio	PROVINCIALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 3		Potenziamento SP565 (Ponte Preti)	LOCALE	PROGETTAZIONE	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 3		Potenziamento SP460 (Lombardore-Front-Busano)	LOCALE	PROGETTAZIONE	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 3		Trafo di Monte Navale	LOCALE	N.D.	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 3		Peduncolo di Ivrea	LOCALE	PROGETTAZIONE	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND
Priorità 3		Nuovo Casello Autostradale RA A4/A5 Ivrea-Santhià	LOCALE	N.D.	EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND



Q2. Quadrante Nord Orientale

- Superficie: 6.596 kmq (26% del Piemonte)
- Abitanti: 855.159 (20% del Piemonte) **-0,1%**
- Zone rurali/scarsamente popolate: **75%**
- Imprese attive: 66.359 (17% del Piemonte) **-0,3%**
- Addetti alle unità locali: 266.510 (19% del Piemonte) **+1,8%**
- Specializzazioni produttive: Industria, Attività finanziarie, Commercio al dettaglio, Logistica e distribuzione, Costruzioni, Servizi di accoglienza, Attività ambientali, Agricoltura
- Distretti industriali: Tessile di Biella; Macchine tessili di Biella; Rubinetteria e valvolame di Cusio-Valsesia; Riso di Vercelli e Novara; Casalinghi di Omegna
- Nodi infrastrutturali: 1 terminal intermodale (CIM di Novara), 1 scalo ferroviario (Domo2), prossimità aeroporto di Milano Malpensa
- TEN-T (Core): 2 Corridoi (Mediterraneo e Reno-Alpi) che si intersecano nel nodo di Novara

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

Q2. Priorità di intervento

Il quadrante nord orientale rappresenta storicamente una «regione cerniera» tra la Lombardia e il Piemonte e tra il Piemonte e la Svizzera, in una **posizione baricentrica tra l'Europa nord-occidentale e il Mediterraneo** (lungo la direttrice che collega il Tirreno con il cuore europeo). L'area è costituita da 4 territori provinciali con prestazioni infrastrutturali eterogenee che evidenziano la **natura fortemente policentrica** di questo territorio: da un lato emerge il ruolo dominante del territorio novarese (crocevia dei due Corridoi europei, Mediterraneo e Reno-Alpi); dall'altro il territorio biellese con una situazione fortemente deficitaria, non solo nel contesto del quadrante, ma anche in quello regionale e nazionale, soprattutto dal punto di vista stradale (assenza di assi autostradali) e ferroviario (assenza di linee elettrificate e tutte a singolo binario) che ne limitano le potenzialità di relazione e integrazione con gli altri territori piemontesi. Con l'entrata a pieno regime dell'asse europeo Reno-Alpi, che si sviluppa lungo la tratta Domodossola - Novara - Alessandria - Genova, i benefici in termini di nuovi insediamenti e occupazione saranno molteplici. Tuttavia, **criticità importanti** si rilevano **nella sezione di valico** (sia stradale che ferroviaria) e che devono essere affrontate con estrema urgenza al fine di rendere più efficiente il trasporto di merci e persone e di salvaguardare la sostenibilità ambientale del territorio.

MACRO OBIETTIVI:

■ CONNESIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA

- Eliminazione del collo di bottiglia stradale e ferroviario di adduzione al valico del Sempione (IT/CH), lato Italia
- Valorizzazione dello scalo ferroviario di Domo2
- Potenziamento SS34 del Lago Maggiore (unico collegamento merci con il Canton Ticino)

■ ADEGUAMENTO E CHIUSURA DELLE MAGLIE DI RETE

- Collegamento Novara-Vercelli e tangenziale di Novara
- Adeguamento della rete viaria biellese, realizzazione della Pedemontana e accesso al sistema autostradale nazionale
- Relazioni stradali e ferroviarie con la sponda lombarda/Malpensa

■ POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE ESISTENTI

- Potenziamento della rete ferroviaria biellese e dei collegamenti con i capoluoghi di Torino e Milano

Q2. Connessioni plurimodali con la Svizzera

Opere prioritarie

Sulla direttrice Nord-Sud è prioritario il potenziamento in prossimità del valico del Sempione, sia ferroviario che stradale, di interesse non solo per tutto il quadrante, con baricentro Novara, data la rilevanza internazionale di questo asse.

- **Potenziamento della linea ferroviaria del Sempione (tra il Vallese e l'Ossola)**, con riferimento al **tratto elicoidale del tracciato ferroviario italiano**, per incremento traffico del Corridoio Reno-Alpi (Domodossola - Novara - Alessandria - Genova) lungo il quale si articola un sistema logistico composto dalla piattaforma retro portuale di Alessandria, dai nodi di Novara e Domodossola. Tale potenziamento risulta **fondamentale per l'economia di tutto il Paese**, dato che per questa direttrice transitano importanti volumi di traffico provenienti non solo dal Piemonte.
- **SS33 del Sempione**: manutenzione e realizzazione della variante lotto Varzo-Iselle-Confine di Stato (necessità di calendarizzazione degli interventi)
- **Valorizzazione del posizionamento di Domodossola** nel contesto del quadrante nord orientale con la prospettiva di uno sviluppo delle attività di movimentazione intermodale delle merci sul Corridoio Reno-Alpi (non solo di attraversamento)
 - Potenzialità di crescita dello scalo ferroviario Domo2, di proprietà di RFI, grazie all'importante investimento della società tedesca Cargo Beamer (connessioni stradali e ferroviarie sono fondamentali)
- **Nodo ferroviario Novara** (potenziamento collegamenti merci): realizzazione di una bretella (per liberare la linea Novara-Domodossola) a servizio dei treni merci e adeguamento del terminal dell'autostrada viaggiante (RoLa) e del fascio binari del terminal Boschetto da portare allo standard europeo (750 m)

Sulla direttrice Est-Ovest manca una progettualità d'insieme che consenta di collegare (via strada e via ferro) Borgosesia - Varallo - Omegna e Cannobio alla stazione internazionale di Bellinzona

- **SS34 del lago Maggiore** con le circonvallazioni in galleria di Verbania, Cannero e Cannobio (è l'unico collegamento merci con il Canton Ticino con possibilità di sdoganamento).
- **Pedemontana a nord del Piemonte orientale** di scorrimento veloce tra Borgosesia, Omegna, Verbania, Cannobio che annovera al suo interno la necessità di dotare di una circonvallazione il capoluogo provinciale di Verbania.

Q2. Adeguamento e chiusura delle maglie di rete

Adeguamento del sistema viario attraverso un'estensione dei punti di accesso al sistema autostradale e la chiusura delle maglie di rete mediante bretelle e/o varianti di grande capacità.

Opere prioritarie

- **Miglioramento delle relazioni stradali tra i poli logistici di Novara e Vercelli** per superare le inefficienze della SP11 (bretella o variante nelle frazioni di Orfengo e Cameriano). Il 14/05/2021 la Regione Piemonte ha dato il via libera al finanziamento, con 400 mila euro, per lo studio progettuale, in capo alla Provincia di Vercelli; il 04/02/2022 il CIPESS ha approvato lo stanziamento di 50 milioni di euro.
- Completamento **tangenziale di Novara** (chiusura dell'ultimo lotto tra SP299 e SS11 in direzione Vercelli che si lega con la nuova connessione Novara-Vercelli)
- **Pedemontana Masserano (BI) - Ghemme (NO)/A26** in alternativa alla SP142 storica. A dicembre 2021, grazie a un incremento di 10 milioni di euro (che porta il costo aggiornato a 214,3 milioni di euro), il CIPESS ha dato il via libera definitivo all'opera dopo alcuni rallentamenti dovuti alla pandemia. Il territorio ritiene necessario che l'opera parta al più presto. L'opera è stata inserita anche nel Piano Industriale FS 2022-2031.
- **Relazioni stradali e ferroviarie con sponda lombarda/aeroporto Malpensa:**
 - adeguamento SP527 nel territorio di Oleggio (NO) fino al fiume Ticino (interessata da forti carichi veicolari sia passeggeri che merci, anche dovuti al ruolo crescente di Malpensa come cargo) e attraversamento del Ticino (collo di bottiglia, assenza di una chiara definizione dello scavalco del Ticino)
 - tangenziale ferroviaria di Galliate, sulla linea Novara - Seregno (parte dell'itinerario che collegherà Torino e Malpensa)
- **Bretella Mottalciata** (adeguamento funzionale della SP232 nel tratto Cossato-Mottalciata-Cascina Donna per accesso al casello di Carisio sull'Autostrada A4)
- **Messa in sicurezza/adeguamento SP230 di Massazza** («Strada Trossi»), nel tratto in Comune di Gaglianico rilevante per le attività manifatturiere e commerciali
- **Adeguamento SP400 Maghettono**, tratto Ponderano-Cerrione-bretella Lancia per accesso al casello di Santhià sull'A4.

Q2. Potenziamento delle linee ferroviarie esistenti

Il territorio biellese risente di una carenza di collegamenti ferroviari, in particolare di adduzione alla direttrice Torino-Milano. Gran parte della rete ferroviaria è sottoutilizzata o abbandonata. La linea Santhià - Arona, una delle tre linee di accesso al traforo del Sempione, è stata sospesa dall'esercizio nel 2012 e i collegamenti sono garantiti da un servizio di autobus. I servizi ferroviari lungo questa tratta sono attrattivi per un'utenza composta prevalentemente da studenti, ma si potrebbero sfruttare anche le potenzialità turistiche. La linea Novara-Varallo è una ferrovia a binario semplice, elettrificata soltanto nella tratta di snodo, fra Novara e Vignale, con le linee Novara-Domodossola e Novara-Arona. La stazione di Romagnano svolge il ruolo di diramazione con la Santhià-Arona.

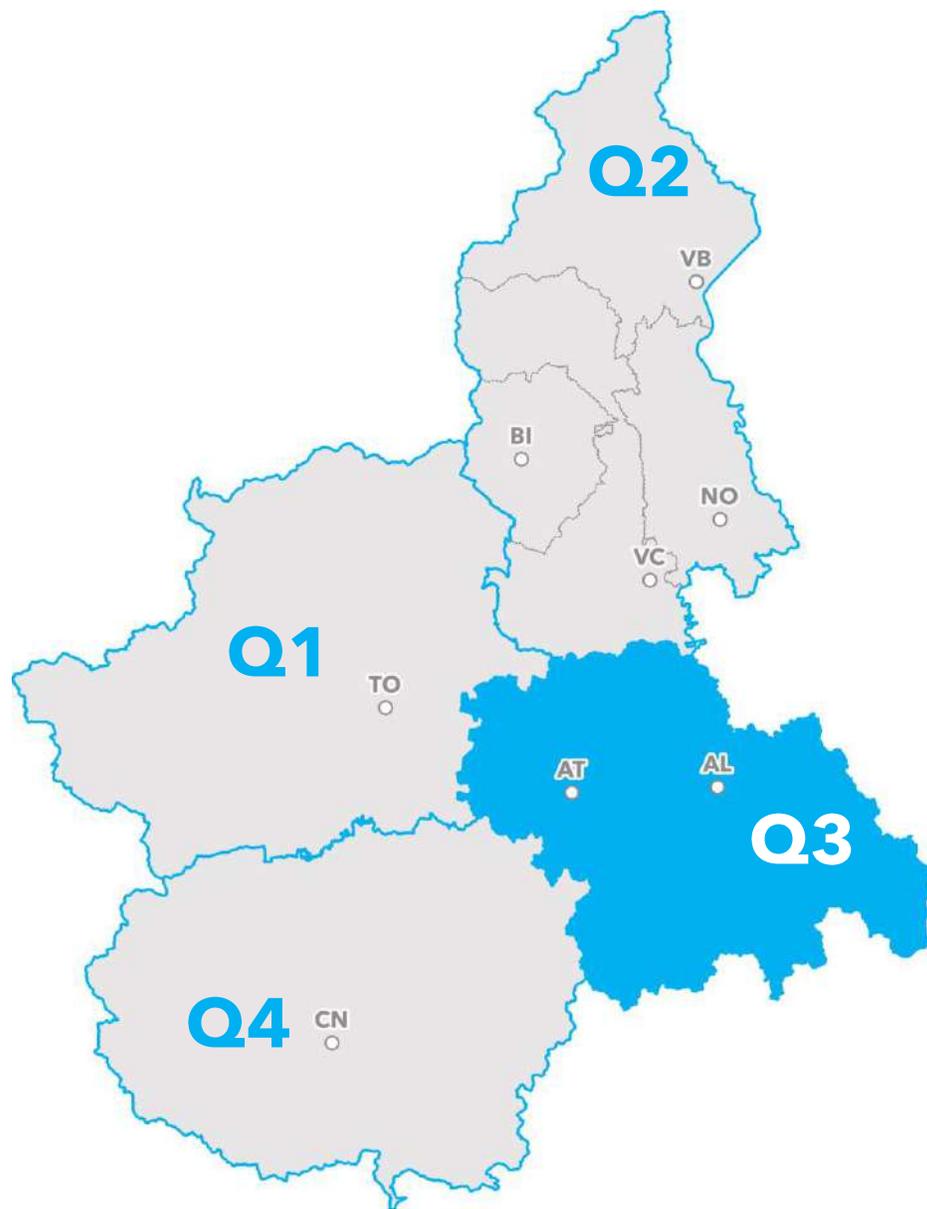
La riqualificazione della linea Biella-Novara è fondamentale non solo per il trasporto passeggeri, ma anche per le merci, visto il possibile collegamento con il centro intermodale di Novara Boschetto (a febbraio 2022 la Regione Piemonte ha confermato la volontà di concludere l'elettrificazione della tratta, abbandonando l'idea dei treni a idrogeno).

Opere prioritarie

- **Riattivazione linee Santhià-Arona** (non elettrificata e singolo binario) e **Novara-Varallo** (ferrovia turistica tra Romagnano Sesia e Varallo e merci nella tratta Novara-Romagnano Sesia)
- **Collegamenti diretti ai capoluoghi regionali Milano e Torino** al pari di altri capoluoghi provinciali piemontesi: l'elettrificazione della linea Santhià-Biella (sostenuta e finanziata dagli attori locali pubblici e privati) ha come obiettivo collegamenti rapidi e diretti e l'inserimento sull'AV Torino - Milano (attualmente i tempi di percorrenza, con cambio treno, a Novara per Milano e a Santhià per Torino, sono rispettivamente di 1h 40' e di 1h 15', ma a lavori conclusi l'elettrificazione della linea consentirà di raggiungere Torino e Milano in 50'/60' senza cambio treno)
- **Adeguamento linee Biella-Santhià e Biella-Novara** (eliminazione P.L. ed elettrificazione) convenzioni e accordi con gli Enti Locali già stipulati a dicembre 2021, resta da perfezionare la parziale copertura finanziaria di tutti gli interventi)
- **Miglioramento delle stazioni Biella e Cossato** (sulla linea Biella-Novara).

Q2. Sintesi esigenze territoriali

PRIORITÀ	TIPO	INTERVENTO	RILEVANZA	STATO	MACRO OBIETTIVO
Priorità 1		SS33 del Sempione (Varzo-Iselle-Confine)	INTERNAZIONALE	LAVORI IN CORSO	CONNESSIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA
Priorità 1		Linea ferroviaria del Sempione	INTERNAZIONALE	NUOVA PROPOSTA	CONNESSIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA
Priorità 1		Potenziamento SS34 del Lago Maggiore	INTERNAZIONALE	PROGETTO ESECUTIVO	CONNESSIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA
Priorità 1		Collegamento stradale Novara-Vercelli	REGIONALE	STUDIO DI FATTIBILITÀ	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 1		SP527 e attraversamento Ticino	REGIONALE	N.D.	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 1		Tangenziale ferroviaria di Galliate	REGIONALE	PROGETTO ESECUTIVO	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
Priorità 1		Nodo ferroviario Novara	REGIONALE	PROGETTO ESECUTIVO	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
Priorità 1		Adeguamento Linea Santhià-Biella-Novara	REGIONALE	PROGETTO/IN CORSO	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
Priorità 2		Valorizzazione Domo2	REGIONALE	LAVORI IN CORSO	CONNESSIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA
Priorità 2		Completamento tangenziale di Novara	REGIONALE	LAVORI IN CORSO	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Riattivazione Linea Santhià-Arona	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
Priorità 2		Riattivazione Linea Novara-Varallo	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
Priorità 2		Bretella Mottalciata	PROVINCIALE	N.D.	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Adeguamento sedime SP 400 Maghettone	PROVINCIALE	N.D.	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Pedemontana Masserano - Ghemme	REGIONALE	PROGETTO ESECUTIVO	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Pedemontana Piemonte orientale	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 3		Miglioramento stazioni Biella e Cossato	LOCALE	PROGETTAZIONE	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
Priorità 3		Adeguamento SP230 di Massazza	LOCALE	N.D.	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE



Q3. Quadrante Sud Orientale

- Superficie: 5.069 kmq (20% del Piemonte)
- Abitanti: 621.570 (15% del Piemonte) **-0,4%**
- Zone rurali/scarsamente popolate: **84%**
- Imprese attive: 58.052 (15% del Piemonte) **+0,5%**
- Addetti alle unità locali: 186.705 (13% del Piemonte) **+1,1%**
- Specializzazioni produttive: Agricoltura (vini e cereali), Industria Tradizionale (gomma/plastica e chimica, meccanica, alimentare), Costruzioni
- Distretti industriali: Distretto dell'Oro (Area Valenza), Distretto dell'Eno-meccanica (Area Canelli), Distretto del Freddo (Area Casale Monferrato)
- Nodi infrastrutturali: Polo logistico dell'Alessandrino (Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Arquata Scrivia, Polo logistico di Pozzolo Formigaro)
- TEN-T (Core): 1 Corridoio (Reno-Alpi)

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

Q3. Priorità di intervento

Il territorio di Asti-Alessandria vanta una **vocazione naturale come retroporto della Liguria**. Il Terzo Valico (tratta italiana del Corridoio Reno-Alpi) è in via di ultimazione e nel 2024 verrà già utilizzato per il trasferimento delle merci dai porti liguri, di Genova e di Savona, verso il cuore dell'Europa, pertanto rende ancora più urgente l'efficientamento della zona logistica dell'Alessandrino imperniata sull'hub pluriregionale di Rivalta Scrivia* (con un bacino che intercetta Liguria, Lombardia ed Emilia Romagna), direttamente collegato, attraverso una bretella, al terminal Rail Hub Europe, sulla linea Tortona - Novi Ligure. Nonostante la presenza di tre assi autostradali (A7, A26, A21) si denuncia da tempo **un elevato livello di sofferenza/strozzatura soprattutto nell'area che ruota intorno al polo logistico di Rivalta Scrivia** (area Castelnuovo Scrivia/Pozzolo Formigaro/Novese). Sempre nell'alessandrino si evidenzia inoltre la presenza dell'Università del Piemonte Orientale, polo tripolare (Alessandria, Novara, Vercelli) penalizzato da una scarsa accessibilità e carenza di servizi, dato che non esiste un collegamento strutturale tra i tre poli. Fra Piemonte, Lombardia e Liguria esiste un sistema di direttrici molto complesso che può essere funzionale e complementare al TEN-T (Corridoio Nord-Sud Reno-Alpi) e suggerisce di **considerare ambiti socioeconomici trasversali** che superino i confini amministrativi (Alessandria, Valenza e Casale Monferrato condividono un tessuto socioeconomico fortemente compenetrato con quello pavese, in particolare con gli areali della Lomellina e del Vigevanese dove sorge il polo logistico di Mortara). La capillarità della rete nordoccidentale e, in molti casi, una situazione piano-altimetrica favorevole, combinata ad un'alta densità produttiva in zone di transito, rende indispensabile una valutazione attenta dei percorsi alternativi a quelli che insistono sui grandi nodi, già compromessi, e che consentano un rapido aumento di capacità dei corridoi con costi limitati e numerosi benefici indotti.

MACRO OBIETTIVI:

- **EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE**
 - Accessibilità autostradale al polo logistico dell'Alessandrino
- **ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE**
 - Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo e opere connesse
- **POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE ESISTENTI**
 - Ripristino linea Asti-Casale Monferrato-Mortara (capacità Reno-Alpi)
 - Ripristino linee ferroviarie sospese nell'Astigiano (area UNESCO)

* A cui si aggiungono i nodi di Arquata Scrivia e Pozzolo Formigaro in prossimità dell'Autostrada A7.

Q3. Efficientamento logistica basso Piemonte

Opere prioritarie

- **Ammodernamento dello scalo di Alessandria Smistamento.** La progettazione per l'ammodernamento dello scalo è finanziata dal Governo con 2 milioni di euro nell'ambito del Decreto Genova (il piano trasportistico ad oggi ha impegnato circa 300 mila euro) e da dicembre 2021 è stato approvato il passaggio di sviluppo e gestione sotto il diretto controllo del Commissario straordinario del Terzo Valico, coerente con la circostanza che il Centro sia collocato nei pressi della stazione, inserita nel corridoio Reno-Alpi, di cui il Terzo valico dei Giovi è il tassello terminale a sud. RFI, essendo proprietaria dell'area, ha già messo a disposizione delle risorse per la rivisitazione totale dello smistamento che partirà una volta ultimato il progetto. Il 12 maggio 2022 la Prefettura di Alessandria ha autorizzato l'avvio della progettazione del nuovo centro merci e l'opera è inserita anche nel Piano Industriale FS 2022-2031.
- **Uscita autostradale dedicata al traffico pesante A7/A26.** L'esigenza è quella di separare i flussi di traffico leggeri e pesanti attraverso un'uscita autostradale dedicata al traffico pesante sulla bretella A7/A26, a servizio del polo di Rivalta Scrivia, identificata tra l'uscita autostradale di Tortona e quella di Novi, anche integrata con la ferrovia, in particolar modo con il terminal di Rivalta Scrivia. L'obiettivo è quello di potenziare il sistema delle uscite autostradali intorno al distretto logistico della valle Scrivia (polo logistico diffuso), che è già abbastanza servito dal punto di vista delle uscite autostradali, ma vanno urgentemente ammodernate essendo ormai in sofferenza da anni.
- **Casello Predosa A26.** Realizzazione del nuovo casello sull'autostrada A26 (fra Ovada e Alessandria Sud), per sgravare il casello di Ovada (in particolare dal traffico merci) e in vista della realizzazione della Bretella Altare-Predosa a servizio dell'area retroportuale di Savona-Vado (con connotazione differente rispetto all'uscita autostradale dedicata al traffico pesante strettamente legata al terminal ferroviario di Rivalta Scrivia).
- **Retroporto Predosa.** Potenziamento dell'area industriale di Predosa in sintonia con il nuovo casello e la bretella di collegamento con Altare (SV), come area retroportuale di Savona.
- **Nuovo casello di Valenza/Mirabella A26** (tra Alessandria e Casale Monferrato). L'obiettivo è rendere più fruibile e accessibile l'autostrada A26 (Genova-Gravellona Toce) in linea con le opere di revamping già in corso.

Q3. Efficientamento logistica basso Piemonte

Opere prioritarie

Asti e **Villanova d'Asti** sono compresi tra i 12 siti piemontesi* candidati dalla Regione Piemonte per l'inserimento nelle perimetrazioni retroportuali di Genova - **Progetto ZLS «Porto e retroporto di Genova»** - **insieme ai 6 siti già esistenti nell'Alessandrino** (Alessandria, Arquata Scrivia, Castellazzo Bormida, Novi San Bovo, Ovada Belforte e Rivalta Scrivia), inseriti nel Decreto Genova del 2018, e agli interporti di Novara (CIM) e Torino (SITO), di rilevanza nazionale.

La nuova mappa allargata proposta dalla Regione Piemonte (complessivamente composta da 18 siti) è in attesa di validazione da parte del Governo. Il riconoscimento della ZLS potrà avere in prospettiva ricadute di tipo burocratico (con un accorciamento dei tempi autorizzativi per le imprese che si insedieranno in quelle aree) e di impatto economico per il territorio, se verrà inserito in una progettualità ampia e coordinata tra le due regioni (Piemonte e Liguria), che favorisca la creazione di collegamenti adeguati tra l'entroterra piemontese e i porti liguri.

* 9 AL (Basaluzzo, Borghetto di Borbera, Casale Monferrato, Castelletto Monferrato, Castelnuovo Scrivia, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scrivia, Silvano d'Orba, Tortona), 2 AT (Asti, Villanova d'Asti) e 1 CN (Mondovi).

Q3. Adeguamento e chiusura delle maglie di rete [1/2]

Opere prioritarie

- **Bretella Altare-Predosa.** L'obiettivo è quello di realizzare una bretella (autostradale o statale di rango C, tipo «SS30 Var») che connetta l'autostrada A6, indicativamente dal casello di Altare, all'autostrada A26 (nuovo casello di Predosa) la cui fattibilità è facilmente traguadabile e l'opportunità di realizzarla è invece divenuta urgenza data l'evoluzione del sistema portuale Vado - Savona. La nuova tratta autostradale Borghetto Santo Spirito-Carcare-Predosa è stata 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 regionale su due orizzonti temporali: entro il 2030 e oltre il 2030 (in cui ricade la nuova bretella autostradale). Secondo quanto riportato nel PRIIMT della Regione Liguria, l'opera è in fase di studio di prefattibilità, con tracciato da individuare e costi da definire.
- **Collegamento Sud-Ovest della Città di Asti.** Opera connessa al completamento dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo. Il collegamento sud-ovest, di importanza strategica per l'intero territorio astigiano, consente di collegare il sud astigiano al capoluogo provinciale e all'ospedale di riferimento con un nuovo ponte sul Tanaro e, al contempo, 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. Il 14/05/2021 la Regione Piemonte ha dato il via libera al finanziamento, con 400 mila euro, per lo studio progettuale, in capo al Comune di Asti, che permetterà il collegamento tra la A21 Torino - Piacenza, la A33 Asti - Cuneo, la SP10 «Padana Inferiore», la SS706 «Tangenziale Est di Asti», la SS456 «del Turchino»; il 04/02/2022 il CIPESS ha approvato lo stanziamento di 40 milioni di euro.
- **Varianti di Castell'Alfero e Calliano.** Interventi di completamento della tangenziale SS706 «Tangenziale Est» di Asti che ad oggi giunge fino a Portacomaro Stazione. 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 deriveranno 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.

Q3. Adeguamento e chiusura delle maglie di rete [2/2]

Opere prioritarie

- **Nuovo Casello di Villafranca d'Asti sulla A21.** La realizzazione del nuovo casello autostradale tra il Comune di Villafranca d'Asti e Baldichieri potrebbe garantire un veloce collegamento con Asti e l'Ospedale, decongestionando in parte la SP10 interessata da transito di traffico pesante proveniente dai centri di Ferrere, Villafranca d'Asti, Cantarana, Montafia e Castelnuovo Don Bosco, agevolando anche l'intervento di pronto soccorso da parte del 118. Il tronco dell'A21 tra il Casello di Asti Ovest e quello di Villanova d'Asti è la tratta più lunga dell'intera Autostrada senza caselli intermedi, condizione che limita l'utenza del nord ovest della provincia nell'utilizzo completo ed efficace dell'infrastruttura. La sua realizzazione fornirebbe un importante supporto allo sviluppo economico delle Comunità Valtriversa e Colline Alfieri, mentre sotto il profilo turistico agevolerebbe in maniera significativa l'accessibilità alla zona del Colle Don Bosco (meta annuale di milioni di pellegrini).
- **Ammodernamento SP592 Nizza Monferrato-Canelli.** Ammodernamento e messa in sicurezza di un tratto stradale esistente di collegamento tra Nizza e Canelli. La SP592 è individuata come viabilità di II° livello che mette in collegamento la Valle Belbo con Alessandria e le Autostrade A21 (Torino - Piacenza), A26 (Genova-Gravellona Toce) e A7 (Milano-Genova). L'adeguamento della dotazione infrastrutturale risulta anche strategico ai fini dello sviluppo economico, con riferimento al distretto dell'enomeccanica, 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.

Q3. Potenziamento delle linee ferroviarie esistenti

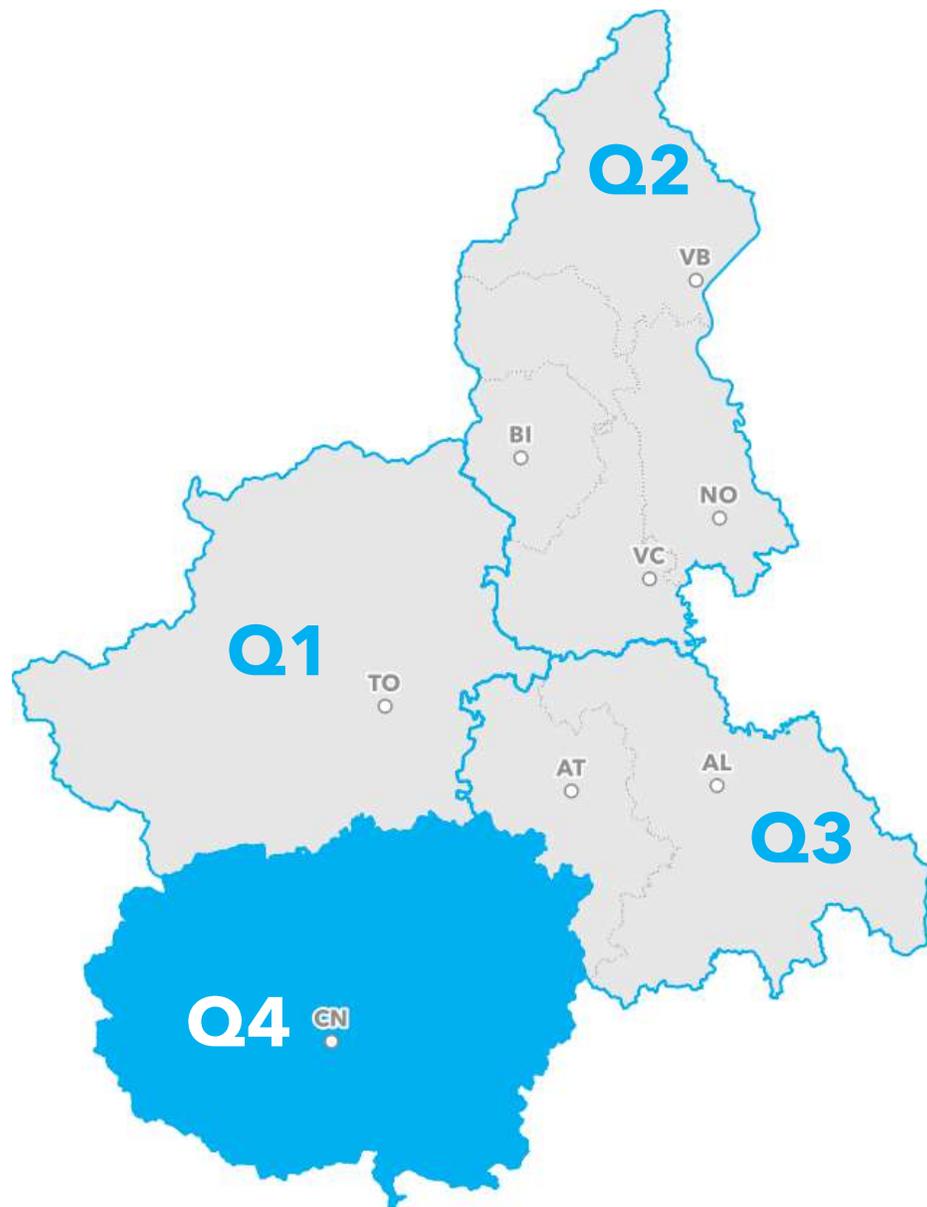
Opere prioritarie

- **Ripristino del servizio ferroviario sulla linea Asti-Casale Monferrato-Mortara** (parte dell'asse Nord-Sud Vercelli - Alessandria - Genova, fondamentale per i collegamenti con Milano e l'Astigiano, non solo dal punto di vista turistico, ma anche delle merci) un significativo tassello nella connessione della sottorete piemontese orientale a quella lombarda occidentale adducendo all'asse del Sempione e Novara, quindi sia Sempione che Gottardo.
- **Ripristino delle linee ferroviarie sospese nell'Astigiano** (Asti - Alba, Alba - Castagnole delle Lanze - Alessandria*, Asti - Casale, Asti - Chivasso) non solo a fini turistici/pendolari ma anche come adduzione al sistema logistico. Necessità di riattivare le linee ferroviarie sospese, che attraversano buona parte del territorio astigiano, per diminuire il traffico veicolare, ridurre il tempo di percorrenza verso il capoluogo e creare uno sviluppo sostenibile per il territorio. Nel 2014 il riconoscimento dell'UNESCO dei paesaggi vitivinicoli ha dato un valore universale al territorio delle Langhe, Roero e Monferrato (tra le province di Cuneo, Asti e Alessandria). La viticoltura è nata in Piemonte grazie alla sua rete ferroviaria ramificata con una valenza sia dal punto di vista turistico ma prima di tutto una valenza di tipo pendolare. Si possono individuare tre direttrici (Asti-Milano, Asti-Torino e Asti-Genova) di carattere metropolitano che devono essere recuperate con un programma di esercizio innovativo attraverso l'utilizzo di sistemi di combustione a basso impatto ambientale (quindi parzialmente elettrificate o con l'utilizzo di treni a idrogeno) e l'individuazione delle fermate di carattere urbano proprio per dare un senso di metropolitana (si tratta di ferrovie limitrofe a nuovi ospedali, nuovi centri commerciali, nuovi poli di attrazione). Si evidenzia, inoltre, che il recente bando regionale per l'integrazione delle aree ZLS aveva come requisito l'insistenza su un'infrastruttura trasportistica efficace e molte aree del Piemonte meridionale insistono su infrastrutture esistenti, ma abbandonate. Questo aspetto è particolarmente grave nell'Astigiano dove numerose linee sono sospese pur operando, potenzialmente, in contesti dove non è solo sviluppabile il contesto pendolare e turistico, ma anche l'adduzione al sistema ferroviario merci e quindi l'adduzione a piattaforme logistiche che, peraltro, le ZLS possono aumentare e potenziare. I comuni di Asti e Villanova d'Asti fanno parte della nuova mappa allargata di siti candidati alla ZLS del porto di Genova, complessivamente composta da 18 siti, proposta dalla Regione Piemonte e in attesa di validazione da parte del Governo.

* La tratta Cantalupo-Alessandria (circa 8 km), elettrificata e a doppio binario, è in comune con la linea Alessandria-San Giuseppe di Cairo.

Q3. Sintesi esigenze territoriali

PRIORITÀ	TIPO	INTERVENTO	RILEVANZA	STATO	MACRO OBIETTIVO
Priorità 1		Collegamento sud-ovest della città di Asti	REGIONALE	STUDIO DI FATTIBILITÀ	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 1		Uscita autostradale traffico pesante A7/A26	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE
Priorità 1		Nuovo casello di Predosa	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE
Priorità 1		Ripristino linea Asti-Casale Monferrato-Mortara	REGIONALE	N.D.	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
Priorità 2		Bretella Altare-Predosa (o «SS30 Var»)	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Varianti Castell'Alfero e Calliano sulla SS457	PROVINCIALE	PROGETTAZIONE	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti - A21	PROVINCIALE	STUDIO DI FATTIBILITÀ	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Ammodernamento SP592 Nizza Monferrato-Canelli	PROVINCIALE	STUDIO DI FATTIBILITÀ	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Nuovo casello di Valenza/Mirabella	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE
Priorità 2		Retroporto Predosa (associato al casello)	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE
Priorità 2		Ammodernamento scalo Alessandria smistamento	REGIONALE	PROGETTO PRELIMINARE	EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE
Priorità 2		Ripristino linee ferroviarie sospese nell'Astigiano	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI



Q4. Quadrante Sud Occidentale

- **Superficie:** 6.895 kmq (27% del Piemonte)
- **Abitanti:** 582.353 (14% del Piemonte) **-0,1%**
- **Zone rurali/scarsamente popolate:** **82%**
- **Imprese attive:** 62.032 (16% del Piemonte) **-0,3%**
- **Addetti alle unità locali:** 221.032 (15% del Piemonte) **+1,3%**
- **Specializzazioni produttive:** Agricoltura (settore trainante), Industria tradizionale, Costruzioni
- **Distretti industriali:** Dolci di Alba e Cuneo; Nocciole e frutta piemontese; Vini di Langhe, Roero e Monferrato
- **Nodi infrastrutturali:** 1 aeroporto (Cuneo «Langhe e Alpi del Mare»)
- **TEN-T (Core):** a seguito dell'ultima revisione del Regolamento 1315/2013 sugli orientamenti della rete TEN-T, l'autostrada A6 Torino-Savona è stata inserita nel Core Network europeo, mentre la linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza nel Comprehensive Network europeo (Corridoio Mediterraneo)

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

Q4. Priorità di intervento

La provincia di Cuneo è vocata ad assolvere un ruolo di **cerniera tra due direttrici**, la prima in direzione di **Nizza e il sud della Francia** (con cui detiene forti legami storici, territoriali, commerciali), la seconda verso **Savona e il sistema dei porti liguri** (soprattutto considerando le enormi potenzialità del territorio come retroporto naturale della piattaforma Maersk di Vado Ligure, operativa da fine 2019). Il territorio cuneese, gravitante sulle città di Cuneo e di Saluzzo, nel settore occidentale, e sulle città di Alba e di Bra, nel settore orientale, è caratterizzato da una solida struttura economica, sede di imprese multinazionali autoctone (come Ferrero e Miroglio), con un ricco e vitale tessuto imprenditoriale. Uno dei punti di maggiore debolezza risiede nella scarsa dotazione infrastrutturale a cui consegue un relativo isolamento del territorio. Questo quadrante territoriale ha l'urgente necessità di **ridefinire la propria posizione distintiva nel campo della logistica e dei trasporti**, per non restare tagliato fuori dai grandi flussi dell'economia. Il territorio è interessato da annosi temi che riguardano le **connessioni con la rete autostradale nazionale** (in particolare il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, tratta di fondamentale importanza non solo per la provincia di Cuneo), ma anche le **connessioni difficoltose con la Francia e la Liguria** a causa dell'orografia del territorio e alla vetustà e scarsa sicurezza delle vie di comunicazione.

MACRO OBIETTIVI:

- **ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE**
 - Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo
 - Adeguamento trafori e valichi: SS20 del Colle di Tenda, SS21 della Maddalena, SS28 Traforo Armo-Cantarana
 - Tangenziale di Fossano
 - SP662 Cherasco-Saluzzo-Savigliano
- **EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE**
 - Linea ferroviaria Torino-Fossano-Mondovì-Savona
 - Linea ferroviaria Savigliano-Saluzzo-Cuneo
 - Polo logistico cuneese
- **POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI**
 - Linea ferroviaria Alba-Bra-Cavallermaggiore

Q4. Adeguatezza e chiusura maglie di rete [1/2]

Opere prioritarie

- **Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo.** Da 30 anni attesa dal territorio, ma solo parzialmente realizzata. Il 1° agosto 2019 il governo ha dato il via libera per l'ultimazione dell'opera, i cui lavori sono ripartiti nell'agosto 2020. Tuttavia è ancora aperto il dibattito sulla realizzazione del lotto 2.6a (un nuovo tracciato totalmente esterno che sostituisce l'ipotesi originaria del tunnel di Verduno, ma che non trova d'accordo le parti ambientaliste) per il quale si è in attesa della valutazione di impatto ambientale. Il MIMS 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).
- **SS20 del Colle di Tenda (IT/FR).** Traforo stradale al confine tra Italia e Francia, il progetto prevede l'adeguamento del tunnel alle attuali esigenze di circolazione e di sicurezza stradale. I lavori sono iniziati nel 2013 e sospesi nel 2017 per inadempimenti contrattuali della società vincitrice dell'appalto. Il 30 settembre 2021 la CIG* ha autorizzato il Commissario Straordinario (nominato ad aprile 2021) a proseguire l'iter per il riavvio dei lavori. L'opera è stata anche inserita nel Piano Industriale FS 2022-2031.
- **SS28 Traforo Armo-Cantarana (PIEM/LIG).** L'attuale tracciato che collega Cantarana (CN) ad Acquetico (IM) si sviluppa per circa 14 km particolarmente tortuosi che attraversano 11 centri abitati, con un dislivello di 662 m e un tempo di percorrenza di circa 25 minuti. Il traforo rappresenterebbe un'alternativa al Colle di Tenda per quanto riguarda i traffici commerciali. Ad oggi l'opera non risulta finanziata. L'opera è stata 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 regionale su due orizzonti temporali: entro il 2030 e oltre il 2030 (in cui ricade il traforo di Armo-Cantarana).

* Commissione Intergovernativa per il Miglioramento dei Collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud

Q4. Adeguatezza e chiusura maglie di rete [2/2]

Opere prioritarie

- **SS21 della Maddalena (IT/FR).** Valico alpino situato a 1.996 m s.l.m. nelle Alpi Occidentali che unisce la valle Stura di Demonte, nel cuneese, con la Val d'Ubaye, nel PACA. A causa dell'orografia del territorio, è soggetto a frequenti fenomeni valanghivi, nella stagione invernale, che comporta la chiusura del valico. Inoltre, vi è la necessità di sgravare il centro di Demonte dal traffico pesante (circa 800 camion che transitano ogni giorno per raggiungere il territorio francese), attraverso la realizzazione di una variante. Si evidenzia l'alto rischio di perdita delle risorse già stanziare e l'urgenza di una spinta politica forte per l'avvio dell'opera.
- **Tangenziale di Fossano.** Parte integrante della SS231 di Santa Vittoria che collega Asti a Cuneo, è una strada a due carreggiate, con due corsie per senso di marcia e due uscite, Fossano Nord - Marene e Fossano Centro- Villafalletto. È stata aperta al traffico nel 2000 e consente di superare il centro di Fossano reinnestandosi sul tracciato storico nei pressi di frazione San Sebastiano. Da dicembre 2017, a seguito del crollo del ponte su via Marene, sono stati programmati una serie di interventi, tuttavia si rilevano criticità legate ai costanti cantieri senza una chiara programmazione.
- **SP662 Cherasco-Saluzzo-Savigliano.** Necessità di un raccordo autostradale tra il casello di Marene (A6) con Savigliano e Saluzzo e possibile collegamento con Levaldigi, per la messa in sicurezza (elevata incidentalità) e l'efficientamento dei collegamenti in aree altamente produttive.

* Commissione Intergovernativa per il Miglioramento dei Collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud

Q4. Efficientamento logistica basso Piemonte [1/2]

Opere prioritarie

Miglioramento dell'accessibilità all'area logistica Savona-Cuneo in ottica di asse complementare, quindi specializzato, rispetto all'asse Savona-Alessandria. Circa i due terzi di tutta la produzione di frutta piemontese si concentra nell'areale che da Saluzzo si estende fino a Savigliano, Fossano e Cuneo, dove le aziende sono tendenzialmente specializzate nella produzione di frutta fresca.

- **Linea Torino-Fossano-Mondovì-Savona.** Il potenziamento della linea è necessario e complementare allo sviluppo della nuova piattaforma logistica di Mondovì, nel cuneese, e al possibile inserimento del sito di Mondovì nel Progetto ZLS «Porto e retroporto di Genova». A maggio 2019 la Regione Piemonte ha confermato un finanziamento pari a 14 Mio € (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione) da destinare ad interventi di potenziamento delle ferrovie cuneesi (Torino-Savona, Fossano-Cuneo e Cuneo-Saluzzo), soprattutto nell'ottica di sviluppo del trasporto merci, ma anche passeggeri. Il finanziamento consentirà di effettuare progettazioni ed interventi per l'adeguamento del carico assiale a categoria D4. Con l'avvio dell'operatività del terminal portacontainer di Vado Ligure, nel dicembre 2019, le Regioni Piemonte e Liguria hanno deciso di investire nel potenziamento della linea ferroviaria, in particolare sulla tratta Fossano - San Giuseppe di Cairo. Per garantire la fruibilità dell'opera è infatti fondamentale l'adeguamento del tratto ligure Savona - San Giuseppe di Cairo.
- **Linea Savigliano-Saluzzo-Cuneo.** Complessivamente lunga 47,4 km, interamente a singolo binario e senza elettrificazione, la linea è attualmente utilizzata per il traffico merci*, a servizio di un distretto frutticolo di rilevanza internazionale, che genera importanti volumi in termini di export. Sono proprio gli operatori del comparto a sollecitare l'elettrificazione di questa infrastruttura in ottica di collegamento con la linea Torino-Savona, sbocco fondamentale per le merci sul porto di Vado Ligure (dedicato al freddo, quindi al sistema ortofrutticolo), elevando la sua rilevanza di livello sovregionale. L'adeguamento della linea costituirebbe una soluzione efficace per limitare i disagi di un trasporto su gomma che paga la forte inadeguatezza delle strade statali rispetto al traffico che devono sostenere.

* Chiusa al trasporto passeggeri nel 2012, nell'ambito di una serie di tagli dei rami ferroviari meno utilizzati, era stata riaperta nel 2019 e poi di nuovo sospesa a marzo 2020 (in concomitanza con il primo lockdown dovuto alla pandemia da Covid-19). La riapertura del 2019 non aveva portato i risultati sperati: pochi convogli, in orari non adatti agli studenti, avevano limitato l'affluenza ad appena 300 passeggeri al giorno. Il grande limite della linea è l'assenza di elettrificazione che costringe a utilizzare un locomotore diesel e il trasbordo a Savigliano. Sono in corso mobilitazioni da parte dei territori interessati affinché sulla linea venga riattivato il servizio passeggeri.

Q4. Efficientamento logistica basso Piemonte [2/2]

Opere prioritarie

■ **Polo logistico cuneese.** L'inserimento del sito cuneese nel sistema logistico del Nord-Ovest nasce dalla necessità di dotare di un retroporto il porto di Savona e, in particolare, la piattaforma Maersk di Vado Ligure, operativa da fine 2019. Si tratta del progetto di **una nuova piattaforma logistica** di 220.000 mq situata nei pressi di Mondovì, nell'ex area Cobra (tra la SP564 per Cuneo e la SP per Rocca de' Baldi) che è stata acquisita nel 2007 dal gruppo trasportistico cuneese Lannutti. A dicembre 2012 è stato firmato un protocollo d'intesa tra Regione Piemonte, Comune di Mondovì e Provincia di Cuneo, avente per oggetto la Costituzione di una Cabina di regia per la realizzazione del polo logistico intermodale per la Provincia di Cuneo. La società **PLIM** (50% Camera di Commercio e 50% Fingranda) è stata incaricata della realizzazione dello studio di fattibilità societaria ed economico-finanziaria e di valutare la possibilità di un partenariato pubblico-privato con l'azienda logistica Lannutti per garantire a tutti gli operatori logistici dell'area di disporre della piattaforma logistica. L'opera è strettamente connessa all'adeguamento della linea ferroviaria Torino-Fossano-Mondovì-Savona per il trasporto merci.

Mondovì è anche tra i 12 siti piemontesi* candidati dalla Regione Piemonte per l'inserimento nelle perimetrazioni retroportuali di Genova - **Progetto ZLS «Porto e retroporto di Genova»** - insieme ai 6 siti già esistenti nell'Alessandrino (Alessandria, Arquata Scrivia, Castellazzo Bormida, Novi San Bovo, Ovada Belforte e Rivalta Scrivia), inseriti nel Decreto Genova del 2018, e agli interporti di Novara (CIM) e Torino (SITO), di rilevanza nazionale. La nuova mappa allargata proposta dalla Regione Piemonte (complessivamente composta da 18 siti) è in attesa di validazione da parte del Governo. Il riconoscimento della ZLS potrà avere in prospettiva ricadute di tipo burocratico (con un accorciamento dei tempi autorizzativi per le imprese che si insedieranno in quelle aree) e di impatto economico per il territorio, se verrà inserito in una progettualità ampia e coordinata tra le due regioni (Piemonte e Liguria), che favorisca la creazione di collegamenti adeguati tra l'entroterra piemontese e i porti liguri.

* 9 AL (Basaluzzo, Borghetto di Borbera, Casale Monferrato, Castelletto Monferrato, Castelnuovo Scrivia, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scrivia, Silvano d'Orba, Tortona), 2 AT (Asti, Villanova d'Asti) e 1 CN (Mondovì).

Q4. Potenziamiento linee ferroviarie esistenti

Opere prioritarie

- **Linea ferroviaria Alba-Bra-Cavallermaggiore.** È una linea a semplice binario, elettrificata nella tratta Alba-Bra e non elettrificata nella tratta Bra-Cavallermaggiore, parte della rete complementare RFI, rilevante nella mobilità passeggeri del Cuneese e di collegamento con i paesaggi vitivinicoli delle Langhe, Roero e Monferrato, riconosciuti patrimonio dell'UNESCO (tra le province di Cuneo, Asti e Alessandria).

Il potenziamento della linea si pone in continuità con le due linee ferroviarie sospese segnalate sul territorio di Alessandria-Asti: la Asti - Alba e la Alba - Castagnole delle Lanze - Alessandria* (entrambe inserite in Priorità 2) che avrebbero a Cavallermaggiore un collegamento con la linea ferroviaria Torino - Savona e consentirebbero quindi anche il collegamento tra capoluoghi (Cuneo, Torino, Asti e Alessandria).

* La tratta Cantalupo-Alessandria (circa 8 km), elettrificata e a doppio binario, è in comune con la linea Alessandria-San Giuseppe di Cairo.

Q4. Sintesi esigenze territoriali

PRIORITÀ	TIPO	INTERVENTO	RILEVANZA	STATO	MACRO OBIETTIVO
Priorità 1		Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo	NAZIONALE	LAVORI IN CORSO	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 1		SS20 del Colle di Tenda (IT/FR)	INTERNAZIONALE	LAVORI IN CORSO	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 1		SS28 Traforo Armo-Cantarana (PIEM/LIG)	REGIONALE	PROGETTO DEFINITIVO	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 1		SS21 della Maddalena (IT/FR)	REGIONALE	PROGETTO ESECUTIVO	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 1		Linea Torino-Fossano-Mondovì-Savona	REGIONALE	PROGETTO PRELIMINARE	EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE
Priorità 2		Tangenziale di Fossano	PROVINCIALE	LAVORI IN CORSO	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		SP662 Cherasco-Saluzzo-Savigliano	REGIONALE	PROGETTO DA AGGIORNARE	ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE
Priorità 2		Polo logistico cuneese	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE
Priorità 2		Linea Saluzzo-Cuneo-Savigliano	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE
Priorità 2		Linea Alba-Bra-Cavallermaggiore	REGIONALE	NUOVA PROPOSTA	POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI

È generalizzata per tutti i territori piemontesi l'esigenza di intervenire a sostegno del sistema di mobilità delle persone e delle merci, un'esigenza ancor più accentuata dalla pandemia da Covid-19.

È quindi sempre più urgente **trovare soluzioni progettuali pragmatiche e finanziariamente sostenibili** che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e logistiche, favorendo l'insediamento di nuove imprese, attraverso **una visione organica d'insieme che sia coordinata anche con le regioni limitrofe**, Liguria, Lombardia e Valle d'Aosta.

La sintesi dei risultati raccolti nella fase di concertazione ha portato alla definizione di **5 macro obiettivi regionali** che il sistema imprenditoriale piemontese ritiene fondamentali per la competitività del territorio:

MO1. Efficientamento del nodo di Torino e hinterland

MO2. Connessioni plurimodali con la Svizzera

MO3. Efficientamento logistica del basso Piemonte

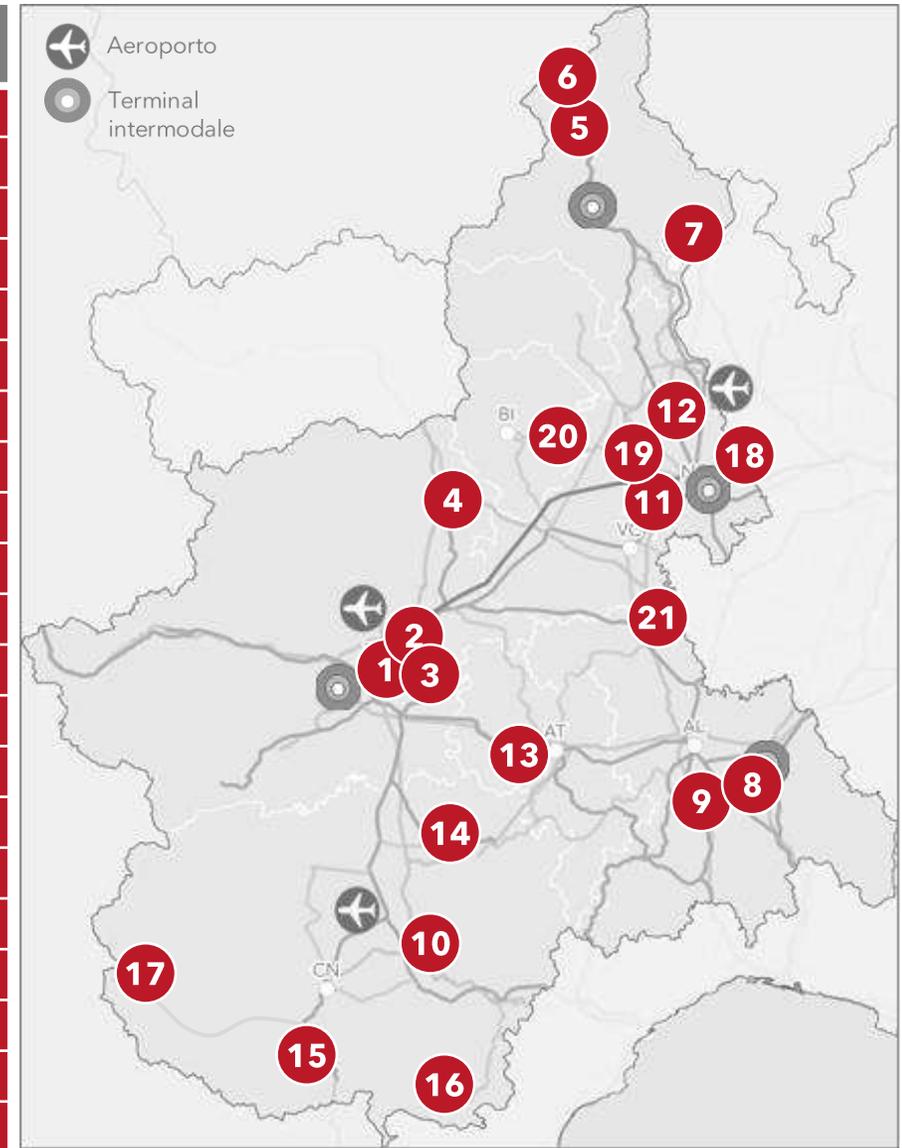
MO4. Adeguamento e chiusura delle maglie di rete

MO5. Potenziamento delle linee ferroviarie esistenti

Denominatore comune dei 5 macro obiettivi è il concetto di **intermodalità** come fattore determinante per una crescita sostenibile del territorio regionale.

Sono state selezionate **21 opere di Priorità 1 in Piemonte** che rispondono ai 5 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche per il rilancio dei territori piemontesi**.

MACRO OBIETTIVO	Opera	N° rif. mappa
1. EFFICIENTAMENTO NODO DI TORINO E HINTERLAND	 Attraversamento veloce di Torino in direzione Nord-Sud	1
	 4a corsia sistema tangenziale A55	2
	 Linea 2 della metropolitana di Torino	3
	 Ferrovia Torino-Ivrea-Aosta	4
2. CONNESSIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA	 SS33 del Sempione	5
	 Ferrovia del Sempione (tra Vallese e Ossola)	6
	 Potenziamento SS34 del Lago Maggiore	7
3. EFFICIENTAMENTO LOGISTICA DEL BASSO PIEMONTE	 Uscita autostradale dedicata al traffico pesante A7/A26	8
	 Nuovo casello di Predosa	9
	 Ferrovia Torino-Fossano-Mondovì-Savona	10
4. ADEGUAMENTO E CHIUSURA DELLE MAGLIE DI RETE	 Collegamento stradale Novara-Vercelli	11
	 Adeguamento SP527 e attraversamento del Ticino	12
	 Collegamento sud-ovest della città di Asti	13
	 Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo	14
	 SS20 del Colle di Tenda (IT/FR)	15
	 SS28 Traforo Armo-Cantarana (PIEM/LIG)	16
	 SS21 della Maddalena (IT/FR)	17
5. POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE ESISTENTI	 Tangenziale ferroviaria di Galliate	18
	 Nodo ferroviario Novara (collegamenti merci)	19
	 Adeguamento ferrovia Santhià-Biella-Novara	20
	 Ripristino linea Asti-Casale Monferrato-Mortara	21

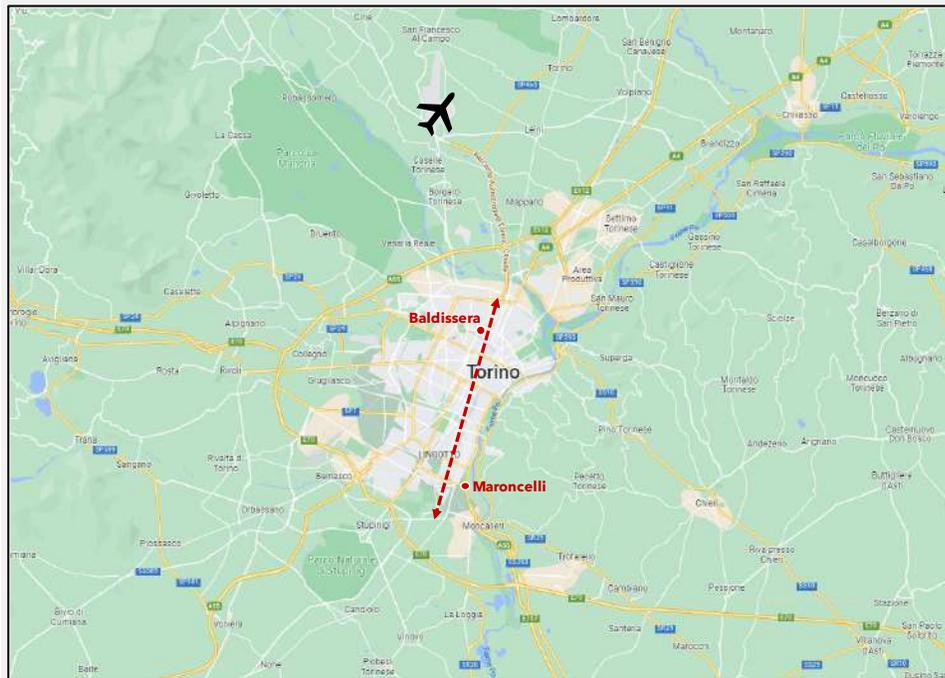


Nota: la numerazione da 1 a 21 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, non rappresenta una graduatoria.

N° 1



Opera
ATTRAVERSAMENTO VELOCE DI TORINO IN DIREZIONE NORD-SUD



Costo	-	Mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza REGIONALE

Stato NUOVA PROPOSTA

Macro obiettivo 1 EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND

Descrizione

Una zona altamente urbanizzata, che ha delle infrastrutture sotterranee in parte utilizzate in parte non utilizzate e che ha due evidenti colli di bottiglia in corrispondenza della rotonda Maroncelli e di piazza Baldissera. Utilizzando un approccio pragmatico, cercando di ridurre al minimo il consumo di suolo e di sfruttare l'esistente (anche le infrastrutture abbandonate), in tempi rapidi e con una «spesa modesta» (rispetto a quello che normalmente le grandi opere comportano), si potrebbe già ora **chiudere l'anello tangenziale di Torino con un'arteria di attraversamento veloce**. Partendo dalla «spina» già realizzata e utilizzando ovunque possibile infrastrutture, anche sotterranee, già esistenti, nonché con una serie di nuovi sottopassi (ad es. Piazza Baldissera e Rotonda Maroncelli) e di modifiche alla circolazione (ad es. riduzione/soppressione delle corsie di svolta a sinistra), se ne può recuperare la vocazione di «autostrada urbana» e completare l'allacciamento alla tangenziale, sia a nord che a sud, e al raccordo per Caselle, **minimizzando il consumo di suolo** e la necessità di espropri.

Benefici

Fluidificare la viabilità del nodo di Torino. Si chiuderebbe l'anello tangenziale in un punto utile anche a fluidificare la circolazione interna alla città, con immediati miglioramenti dell'accessibilità delle aree cittadine rispetto al sistema autostradale (facilitazione della distribuzione logistica in entrata, rapido instradamento delle merci in uscita, riduzione dei chilometraggi e quindi dei costi di trasporto e delle emissioni).

Risultati misti: sia di attraversamento veloce sia di migliore distribuzione della mobilità urbana.

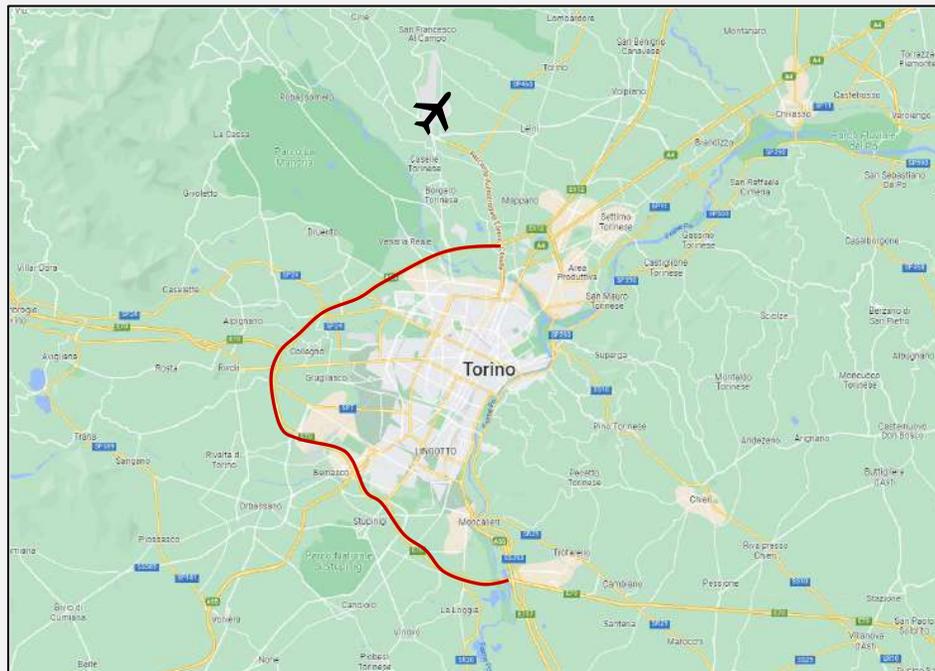
Azioni

Uno studio di fattibilità potrebbe essere realizzato in tempi brevi e, sia per i costi contenuti sia per l'insussistenza di particolari difficoltà tecniche o amministrative, altrettanto rapida potrebbe essere la fase realizzativa.

N° 2



Opera
QUARTA CORSIA DELLA TANGENZIALE DI TORINO



Costo	-	Mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Progetto preliminare del 2003	
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTO PRELIMINARE

Macro obiettivo 1 EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND

Descrizione

Il sistema tangenziale di Torino A55 (Tangenziale Nord e Tangenziale Sud) è l'**unica arteria che collega tutta la cintura torinese** e quindi la strada più importante di tutta la città metropolitana, ma ad oggi non riesce più a sostenere gli ingenti volumi di traffico, soprattutto di veicoli pesanti. Molti dei manufatti della tangenziale sono già stati costruiti ipotizzando la possibilità di allargarla, di avere quindi una quarta corsia, però negli ultimi decenni la cintura di Torino si è evoluta in uno scenario completamente diverso rispetto a quello in cui fu costruita e progettata la tangenziale, si tratta quindi di un intervento già ampiamente opportuno a causa dello sviluppo urbanistico registrato. I veicoli pesanti e i flussi di merci, in entrata e in uscita, delle imprese torinesi si trovano a coesistere col traffico automobilistico privato su un sistema tangenziale che, per prolungati orari di punta e su ampia parte della sua lunghezza, manifesta un'esigenza di potenziamento indispensabile per evitare i ricorrenti rallentamenti e migliorare i profili di sicurezza della circolazione.

Benefici

Fluidificare la viabilità del nodo di Torino. L'intervento è ancor più necessario in prospettiva se Torino e la sua cintura non vogliono abdicare alle potenzialità di sviluppo che il collegamento ferroviario Torino-Lione garantirà all'economia del territorio, grazie al quale la questione non si porrà in termini di competizione tra modalità di trasporto, quanto in termini di sinergia tra le stesse, possibile solo in quanto entrambe fruiscono di livelli adeguati di capacità e velocità dei flussi.

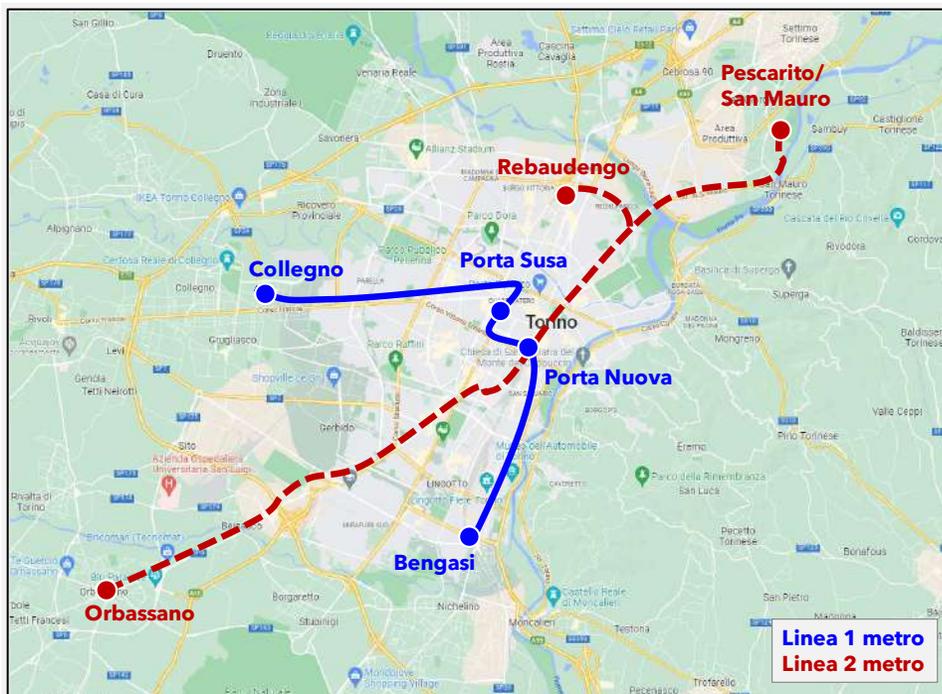
Azioni

In modo sinergico con la proposta dell'«autostrada urbana» (Attraversamento veloce di Torino in direzione Nord-Sud), si potrebbe recuperare il progetto già esistente dal 2003 e aggiornarlo rispetto all'evoluzione del collegamento ferroviario Torino-Lione e delle opere connesse.

N° 3



Opera
LINEA 2 DELLA METROPOLITANA DI TORINO



Costo	3.700	Mio €
Copertura	49	%
Fine lavori	2032	
Criticità	Tecniche (4 ipotesi di tracciato)	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTO DEFINITIVO

Macro obiettivo 1 EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND

Descrizione

La linea 2 della metropolitana, con la sua configurazione ad «Y», si svilupperà lungo un tracciato di 27,2 km che collegherà la stazione Rebaudengo con Orbassano centro, verso sud-ovest, con una deviazione da via Bologna che consentirà un ulteriore prolungamento della linea fino a raggiungere Pescarito/San Mauro Torinese. I lavori inizieranno nel 2024 partendo dal lotto Rebaudengo-Corso Novara e ci vorranno circa sei anni per l'inaugurazione del primo tratto. Il costo dell'opera è stimato in circa **4 Mrd € di cui il 49% finanziati**. **Criticità tecniche:** nel corso degli anni sono state elaborate quattro ipotesi di tracciato che hanno rallentato i lavori per la realizzazione dell'opera.

Benefici

L'infrastruttura contribuirà a rafforzare i collegamenti tra i principali poli della città, permetterà di attraversare più agevolmente la città lungo il suo principale asse di sviluppo nord-est/sud-ovest e ad efficientare il sistema ferroviario metropolitano, anche attraverso la realizzazione di punti di interscambio. Molto importante anche in termini di sviluppo economico, valore degli immobili e capacità di rigenerazione delle aree in cui vengono costruite le nuove stazioni metropolitane. I veicoli saranno a conduzione automatica per ridurre al minimo i tempi di attesa ed ampliare l'offerta del servizio in tutte le fasce orarie.

Azioni

Accelerare la realizzazione della linea 2 della metropolitana: se Torino deve diventare una città attrattiva non può permettersi di rimandare ancora almeno una seconda linea di metropolitana che andrebbe a interessare in maniera importante zone della città che poi si connettono con l'esterno. A gennaio 2022 il sindaco di Torino ha chiesto al Governo 1 Mrd € per il finanziamento della linea nell'ambito del fondo nazionale di 3,7 miliardi sull'estensione della rete metropolitana previsto dal Governo Draghi con la finanziaria 2022. I fondi, che si aggiungono agli 828 milioni già stanziati durante il Governo Conte bis, permettono di coprire i costi della prima tratta, da Rebaudengo fino al Politecnico.

N° 4

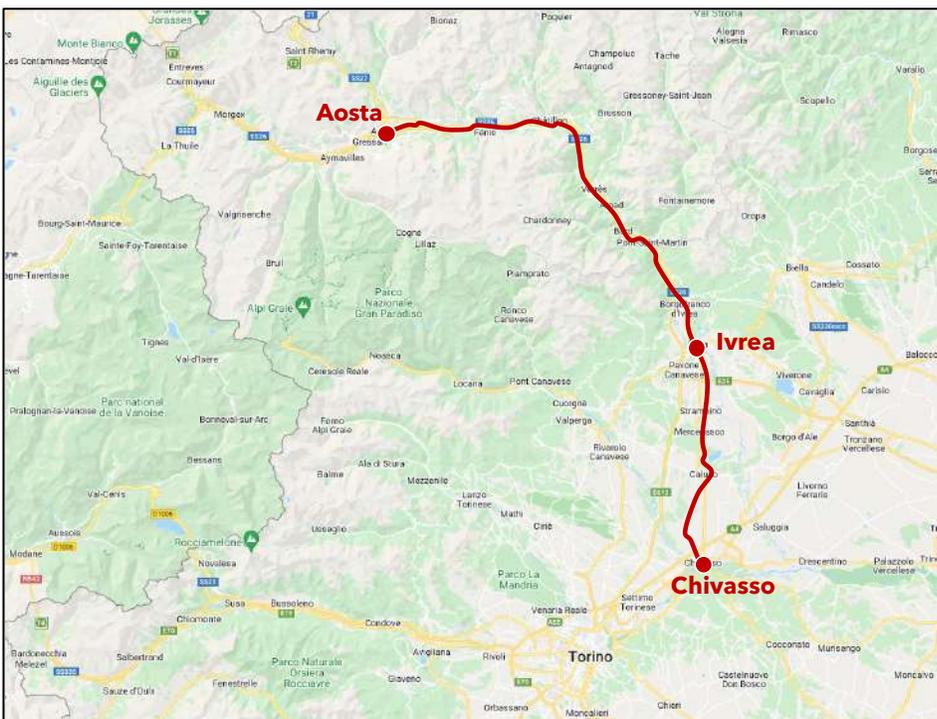


Opera
FERROVIA
TORINO-IVREA-AOSTA

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO
DEFINITIVO

Macro obiettivo 1
EFFICIENTAMENTO NODO TORINO
E HINTERLAND



Descrizione

I lavori comprendono la **velocizzazione degli impianti, la soppressione dei passaggi a livello, il raddoppio Torino-Ivrea, l'elettificazione Ivrea-Aosta**. La linea Chivasso-Aosta, di 98 km circa, è elettrificata da Chivasso a Ivrea per un'estesa di circa 32 km. Nel luglio 2019 il Consiglio Regionale della Valle d'Aosta ha approvato il Programma strategico di interventi per la ferrovia che punta a collegare Aosta con Torino Porta Susa in 1 ora e 30 minuti contro le oltre 2 ore attuali.

Il Programma prevede l'elettificazione della tratta Aosta-Ivrea, l'aumento della velocità di percorrenza agendo su alcuni raggi di curvatura e sui passaggi a livello, il raddoppio dei binari in alcuni tratti, per velocizzare l'ingresso e l'uscita dai treni dalle stazioni e la realizzazione della lunetta di Chivasso su cui manca l'accordo tra Regione Piemonte e Regione Valle d'Aosta.

Benefici

Relazioni Torino-Canavese-Valle d'Aosta. La linea Chivasso - Ivrea risulta tra le più critiche per la presenza di numerosi passaggi a livello. Gli interventi saranno finalizzati in particolare al miglioramento della regolarità e dei tempi di percorrenza.

Azioni

Interazione tra Regione Valle d'Aosta e Regione Piemonte. 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 (ancora più evidente dopo l'acquisto e la messa in servizio da parte della Regione Valle d'Aosta di treni Bimodali, elettrici-diesel, con capienza e caratteristiche tecniche dimensionate solo sull'utenza valdostana).

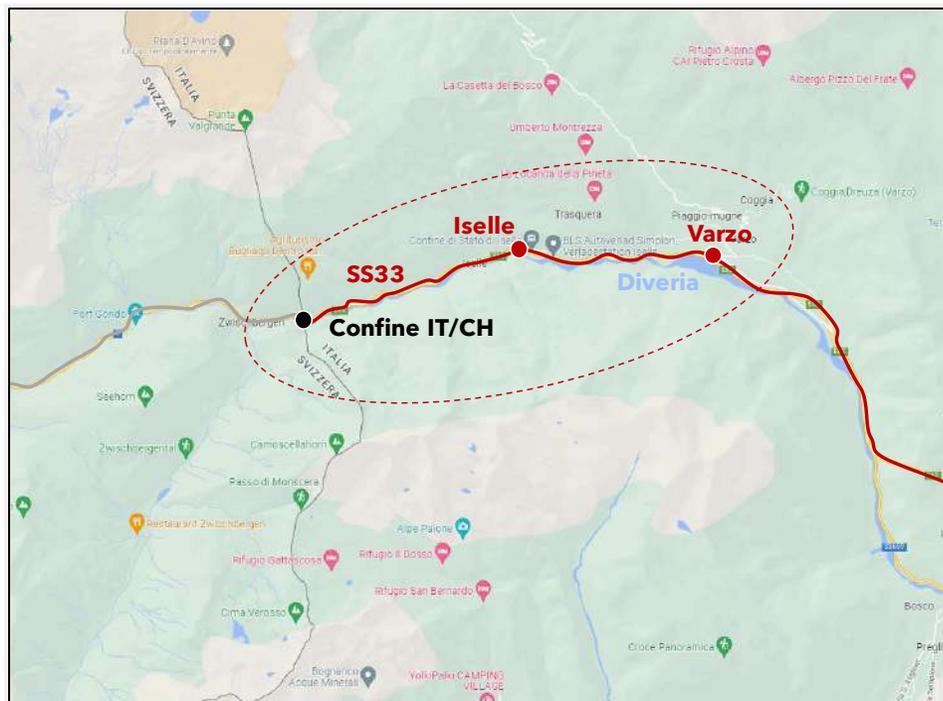
Costo	146	Mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	2023	
Criticità	Politiche (lunetta di Chivasso)	
Doc. programmazione	PNRR (elettificazione Ivrea-Aosta)	
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 5



Opera
ADEGUAMENTO
SS33 DEL SEMPIONE



Costo	-	Mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione		
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
LAVORI
IN CORSO

Macro obiettivo 2
CONNESSIONI PLURIMODALI
CON LA SVIZZERA

Descrizione

Il passaggio di merci pericolose su strada è un fenomeno tipico del passo del Sempione: 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 alla **vetustà e 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.

Benefici

La SS33 è censita dall'Europa come Strada Europea E62 di classe A e, attraverso i suoi 1.307 km, collega i porti marittimi europei di Genova a Nantes attraversando 3 nazioni. Il Sempione oltre al traffico merci è transito persone, in quanto porta turistica italiana dal nord Europa (non solo dalla Svizzera). Con i suoi 7 milioni di turisti, di cui il 75% stranieri, il Lago Maggiore rappresenta la prima destinazione turistica a ridosso delle Alpi.

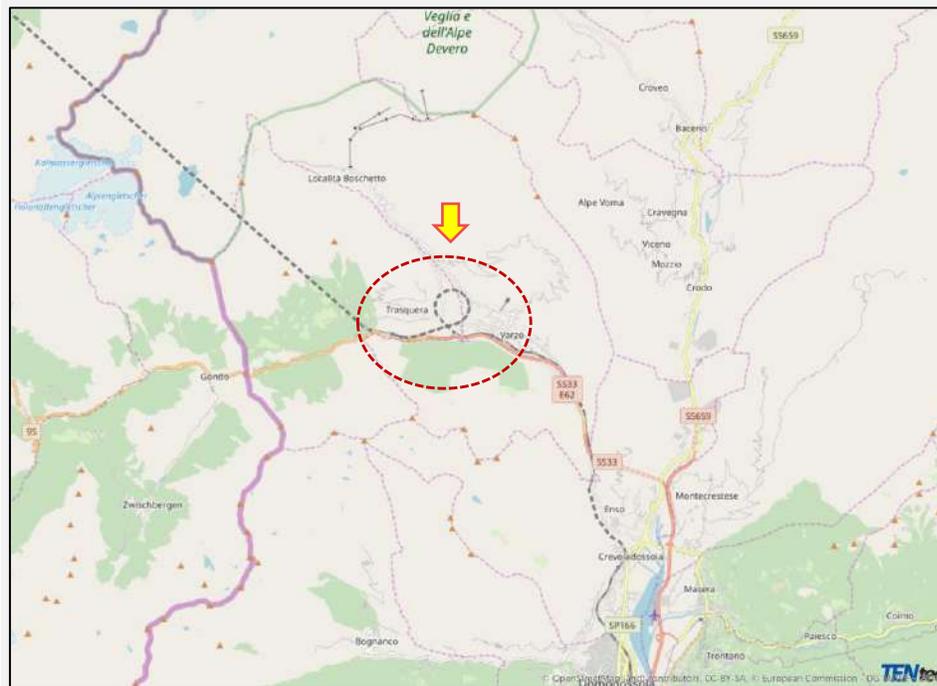
Azioni

Alla luce della programmazione per lo sviluppo delle infrastrutture svizzere, 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.

N° 6



Opera
ADEGUAMENTO LINEA FERROVIARIA DEL SEMPIONE



Costo	-	Mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	Entro 2028 (su base accordo IT/CH)	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
NUOVA PROPOSTA

Macro obiettivo 2
CONNESSIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA

Descrizione

A causa del **tratto elicoidale** del **tracciato ferroviario italiano** in prossimità del confine (Iselle-Varzo), con caratteristiche di un itinerario di montagna e in area geologicamente difficile, i treni merci che transitano per il Sempione hanno una limitazione della velocità a 35 Km/h, mentre (sul lato svizzero) il Tunnel del Sempione che collega Briga con Iselle vanta una bassa pendenza della galleria che permette il passaggio dei convogli più pesanti senza difficoltà, inoltre è rettilinea e consente velocità abbastanza elevate, di 160 km/h. Sebbene interamente collocata sul suolo italiano, la sezione Iselle-Varzo è elettrificata secondo il sistema svizzero CFF. Il ripido pendio richiede la trazione tramite due locomotive di convogli merci pesanti. La Confederazione svizzera ha stanziato, entro l'anno 2035, 850 Mio € per l'infrastruttura ferroviaria e sono in discussione altri 515 Mio € per implementare la tratta del Lötschberg - Sempione con l'obiettivo di raddoppiare il numero di treni merci dagli attuali 110 a 200 treni/giorno. Tuttavia l'accordo Italia - Svizzera del 3 settembre 2021 non prende in esame l'effetto dell'elicoidale sui piani svizzeri. A fine febbraio 2022, l'Ufficio federale dei trasporti svizzero e il gestore della rete italiana RFI hanno messo nero su bianco gli impegni da portare a termine e soprattutto una precisa tempistica per i lavori da eseguire per l'adeguamento della linea.

Benefici

Secondo uno studio svizzero, la realizzazione di un nuovo tunnel di 11 km, con pendenza del 13%, consentirebbe il transito di treni leggeri veloci e quindi di raggiungere gli obiettivi di sviluppo del Lötschberg-Sempione. Superare l'attuale collo di bottiglia, porterebbe evidenti benefici in termini di efficientamento del trasporto di merci e passeggeri.

Azioni

Per il traforo del Sempione erano previsti 446 milioni di euro, ma ad oggi non si hanno conferme e non è stato inserito nel PNRR. Si suggerisce una strategia di lobby con la realtà di Alessandria per inserire questa priorità nel PNRR, essendo una **priorità che impatta sull'economia di tutto il Paese**, non relegata al solo VCO.

N° 7



Opera
POTENZIAMENTO SS34
DEL LAGO MAGGIORE



Costo	60	Mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Politiche	
Doc. programmazione	-	

Note AdP tra Enti territoriali (D.P.G.R. n° 52 del 09/07/2018).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTO
ESECUTIVO

Macro obiettivo 2
CONNESSIONI PLURIMODALI
CON LA SVIZZERA

Descrizione

La SS34 che costeggia il lago Maggiore è strategica per il Piemonte Orientale, soprattutto per la parte più a nord, poiché rappresenta l'**unico passaggio merci per il Canton Ticino** e, oltre ad essere utilizzata dai turisti provenienti dal nord Europa per giungere nelle principali destinazioni piemontesi del Lago Maggiore (Stresa e Golfo Borromeo), quotidianamente è attraversata dai 6.000 lavoratori frontalieri e da svizzeri che varcano la frontiera.

La statale necessita di lavori di sistemazione dei versanti per **strutturali pericoli idrogeologici**, nonché adeguamento di carreggiata per i quali sono stati stanziati nel 2019, 34 milioni di euro per i primi interventi (definiti di intervento prioritario), ma i lavori non sono ancora stati avviati con il rischio di rendere inagibile l'unica strada di collegamento con il Canton Ticino. Oltre agli interventi sul fronte di montagna, nel 2000 fu ipotizzata la realizzazione delle due gallerie by pass di Cannobio e Cannero Riviera con lo scopo di alleggerire il traffico veicolare nei due centri abitati. I tunnel andavano a inserirsi in un progetto che comprendeva la realizzazione della circonvallazione di Verbania, un viadotto tra Gravellona e Fondotoce e il completamento della variante di Omegna con la costruzione della galleria del Bocciol che unisce il Lago d'Orta all'Autostrada A26 verso Gravellona Toce (chiusa ormai da 3 anni con gravi ripercussioni sulle attività produttive cusiane, essendo un importante asse di collegamento nel cuore del distretto della meccanica del casalingo, rubinetto e valvolame).

Benefici

Rendere agibile e in sicurezza l'unica strada di collegamento con il Canton Ticino, per evitare danni economici importanti alle imprese e alle attività del territorio.

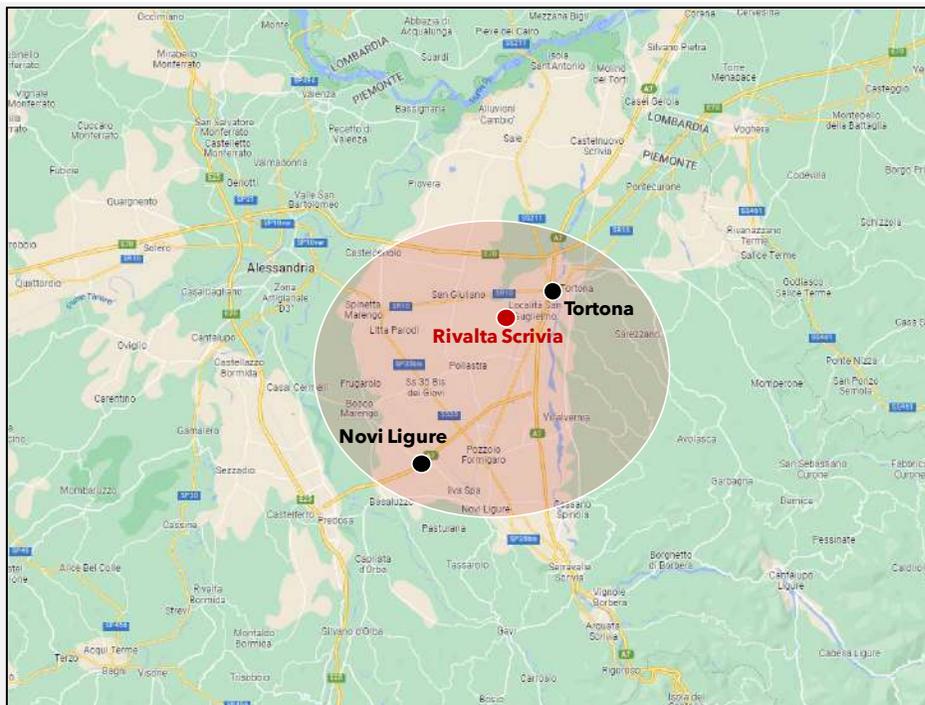
Azioni

Promuovere una progettualità d'insieme che consenta di collegare Borgosesia - Varallo - Omegna e Cannobio (il nodo cruciale è rappresentato dall'assenza di una circonvallazione nel capoluogo provinciale di Verbania).

N° 8



Opera
**USCITA AUTOSTRADALE DEDICATA
 AL TRAFFICO PESANTE A7/A26**



Costo	-	Mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note		

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

**Rilevanza
 REGIONALE**

**Stato
 NUOVA
 PROPOSTA**

**Macro obiettivo 3
 EFFICIENTAMENTO LOGISTICA
 DEL BASSO PIEMONTE**

Descrizione

L'opera si inserisce in una **strategia «a buffer» del Terzo Valico** per favorire la fluidificazione del traffico «pesante» del quadrante sud orientale della provincia di Alessandria (Castelnuovo-Novli-Vignole/Arquata).

L'esigenza è quella di separare i flussi di traffico leggeri e pesanti attraverso un'uscita autostradale dedicata al traffico pesante sulla bretella A7/A26, a servizio del polo pluriregionale di Rivalta Scrivia, identificata tra l'uscita autostradale di Tortona e quella di Novi, anche integrata con la ferrovia, in particolar modo con il terminal di Rivalta Scrivia. L'obiettivo è quello di **potenziare il sistema delle uscite autostradali intorno al distretto logistico della valle Scrivia** (polo logistico diffuso), che è già abbastanza servito dal punto di vista delle uscite autostradali, ma vanno urgentemente ammodernate essendo ormai in sofferenza da anni.

Sono state ipotizzate diverse soluzioni: sulla A7 nei pressi della frazione di Cascina Roverina in Rivalta Scrivia; sulla A7 nei pressi dello svincolo con la A26 in località Bettole, sfruttando la bretella autostradale A7/A26; sulla A26 a ridosso dell'area industriale di Pozzolo Formigaro (attraverso il by pass della ferrovia) sfruttando la bretella autostradale A7/A26.

Una recente analisi farebbe propendere per quest'ultima soluzione. La zona industriale di Pozzolo Formigaro, infatti, è attraversata dalla bretella A7/A26 e presenta un importante collegamento al terminal ferroviario che necessiterebbe di una piccola opera di raccordo finale.

Benefici

Eliminazione del collo di bottiglia nel distretto logistico di Rivalta Scrivia.

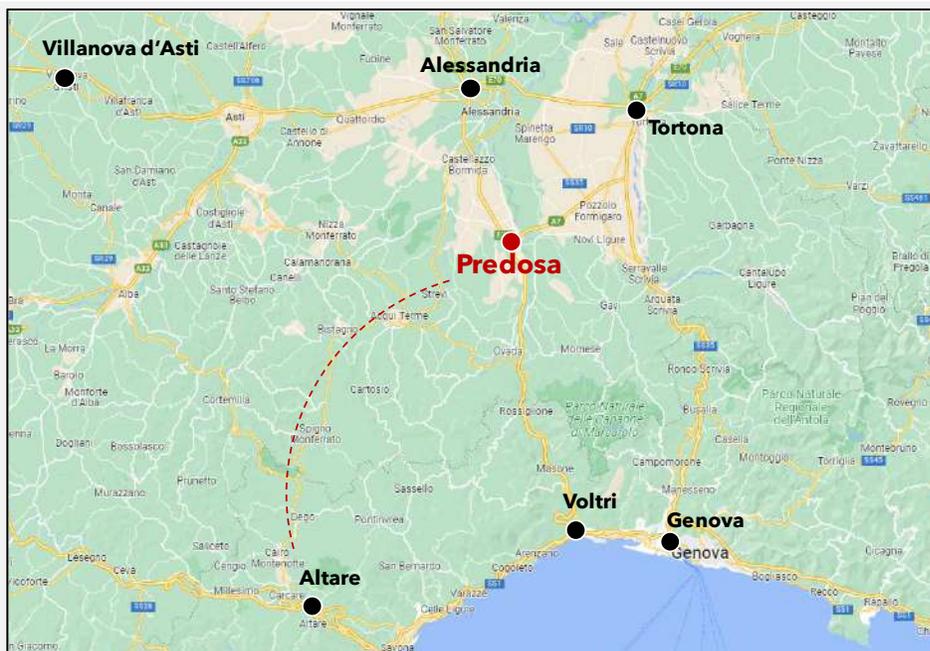
Azioni

Urgenza di una revisione delle infrastrutture viarie, anche lungo la direttrice di traffico Castelnuovo Scrivia-Novli Ligure (SS211). Rafforzare e consolidare l'esistente con progetti concreti e finanziabili.

N° 9



Opera NUOVO CASELLO DI PREDOSA



Costo	15	Mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	La nuova bretella autostradale Borgetto S.S. - Predosa è stata inserita nel recente PRIIMT della Regione Liguria (febbraio 2022), con itinerario da individuare e orizzonte temporale oltre il 2030.	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
NUOVA
PROPOSTA**

**Macro obiettivo 3
EFFICIENTAMENTO LOGISTICA
DEL BASSO PIEMONTE**

Descrizione

Realizzazione del nuovo casello sull'autostrada A26 (fra Ovada e Alessandria Sud), per **sgrovare il casello di Ovada (non più in grado di sostenere il traffico pesante) e in vista della realizzazione della Bretella Altare-Predosa** a servizio dell'area retroportuale di Savona-Vado, con **connotazione differente rispetto all'uscita autostradale dedicata al traffico pesante strettamente legata al terminal ferroviario di Rivalta Scrivia**.

La fondazione SLALA ha partecipato alla redazione del progetto di fattibilità e ha collaborato ad una bozza progettuale per un centro retroportuale a questo associato. Nell'area vasta Alessandria-Asti-Predosa, il casello si collocherebbe in perfetta sinergia e simmetria con quello di Villanova d'Asti (sulla A21).

Il punto intermodale di Predosa, come simmetrico di Villanova, rappresenta un'opportunità logistica in grado di intercettare, via strada e via ferro, le direttrici Savona-Vado e Voltri-Genova.

Il costo stimato è di 15 milioni di euro e si prevedono tempi di realizzazione tra i 12 e i 18 mesi da inizio iter autorizzativo.

Benefici

Smaltimento e migliore gestione del traffico pesante e del traffico ordinario sulle strade provinciali. Oltre a incanalare in modo più ordinato e sicuro il traffico veicolare proveniente e diretto alle aree buffer retroportuali, favorisce nuovi investimenti, aumenta e agevola nuovi flussi turistici.

Azioni

Creare i presupposti per raccordare, in modo opportuno, questa infrastruttura ai territori piemontesi e liguri.

N° 10



Opera
**FERROVIA TORINO-FOSSANO-
MONDOVI-SAVONA**



Costo	n.d.	Mio €
Copertura	0	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Politiche/Finanziarie/Tecniche	
Doc. programmazione	-	
Note		

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO
PRELIMINARE

Macro obiettivo 3
EFFICIENTAMENTO LOGISTICA
DEL BASSO PIEMONTE

Descrizione

Il potenziamento della linea Torino-Fossano-Mondovì-Savona è **necessario e complementare allo sviluppo della nuova piattaforma logistica** di Mondovì, nel cuneese, e al possibile inserimento del sito di Mondovì nel Progetto **ZLS «Porto e retroporto di Genova»**. La linea fa parte della rete complementare RFI. Dal punto di vista del traffico merci, data la vetustà del tracciato e l'orografia del territorio che attraversa, allo stato attuale l'infrastruttura presenta importanti limitazioni per il trasporto intermodale e marittimo. A maggio 2019 la Regione Piemonte ha confermato un finanziamento pari a 14 Mio € (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione) da destinare ad interventi di potenziamento delle ferrovie cuneesi (Torino-Savona, Fossano-Cuneo e Cuneo-Saluzzo), soprattutto nell'ottica di sviluppo del trasporto merci. Il finanziamento consentirà di effettuare progettazioni ed interventi per l'adeguamento del carico assiale a categoria D4. Con l'avvio dell'operatività del terminal portacontainer di Vado Ligure, nel dicembre 2019, le Regioni Piemonte e Liguria hanno deciso di investire nel potenziamento della linea ferroviaria, in particolare sulla tratta Fossano - San Giuseppe di Cairo. Per garantire la fruibilità dell'opera, risulta fondamentale l'adeguamento del tratto ligure Savona - San Giuseppe di Cairo.

Benefici

Fruibilità del trasporto merci ferroviario, come alternativa modale (oggi assente), a servizio della logistica cuneese e della piattaforma di Vado Ligure (a regime, si prevede raggiungerà 800 mila Teus di cui il 40% via ferro). I benefici si tradurranno anche in maggiore competitività economica per le imprese del territorio in termini di costi e tempi di trasporto.

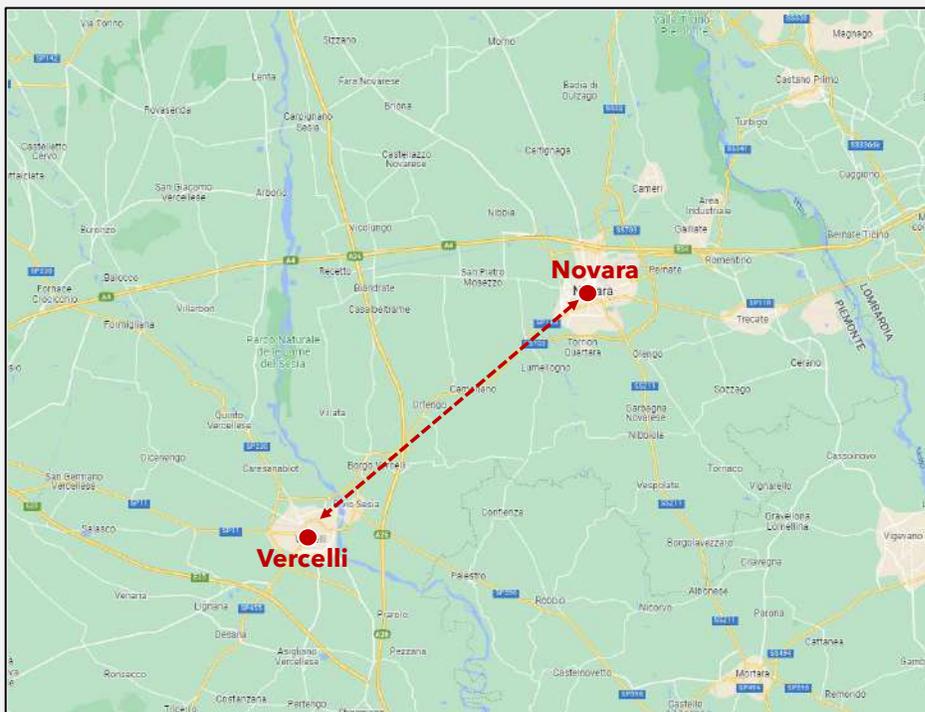
Azioni

Inserimento di risorse nel CdP RFI destinate a interventi e approfondimenti progettuali per il potenziamento e adeguamento dell'intera linea, sia nella tratta piemontese che ligure. Avviare un tentativo di treno-pilota notturno.

N° 11



Opera
COLLEGAMENTO STRADALE
NOVARA-VERCELLI



Costo	150	Mio €
Copertura	33	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note		

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza
REGIONALE

Stato
STUDIO DI
FATTIBILITÀ

Macro obiettivo 4
ADEGUAMENTO E CHIUSURA
MAGLIE DI RETE

Descrizione

La SP11 costituisce attualmente il collegamento più diretto tra i due capoluoghi provinciali di Vercelli e Novara e sul quale si innesta l'ingresso sull'autostrada A26. Attualmente la provinciale presenta importanti fenomeni di congestione, dovuti anche al rilevante traffico di mezzi pesanti, e rallentamenti conseguenti all'attraversamento dei centri abitati e ai frequenti incidenti. Il nuovo collegamento (11 km a due corsie per ogni senso di marcia) consentirà di **superare l'inadeguatezza della SP11**, rispetto alla domanda di mobilità di cittadini e imprese che si trovano su questo territorio. L'obiettivo è quello di garantire una nuova mobilità per un territorio ad alta densità di trasporto. Il 14/05/2021 la Regione Piemonte ha dato il via libera al finanziamento, con 400 mila euro, per il progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE), in capo alla Provincia di Vercelli (da realizzare entro il 2022). A settembre 2021 l'Assessorato alle Opere Pubbliche della Regione Piemonte ha promosso presso il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili l'inserimento dell'opera tra i progetti bandiera da finanziare con fondi CIPESS 2021-2027. A novembre 2021 la Regione Piemonte ha richiesto 50 milioni di euro per realizzare il 1° lotto della superstrada (approvato dal CIPESS il 04/02/2022). A febbraio 2022 Regione Piemonte, Provincia di Novara e Provincia di Vercelli hanno firmato la convenzione per la progettazione della superstrada. Nel 2023 partirà la progettazione definitiva per poi andare in gara e partire con i lavori entro il 2024.

Benefici

Miglioramento delle **relazioni stradali tra i poli logistici di Novara e Vercelli**; eliminazione del congestionamento sulla SP11; agevolazione dell'attività delle aziende del territorio; avvicinamento dei due poli dell'UPO; in futuro, un collegamento veloce con la nuova Città della Salute di Novara (in fase di progettazione).

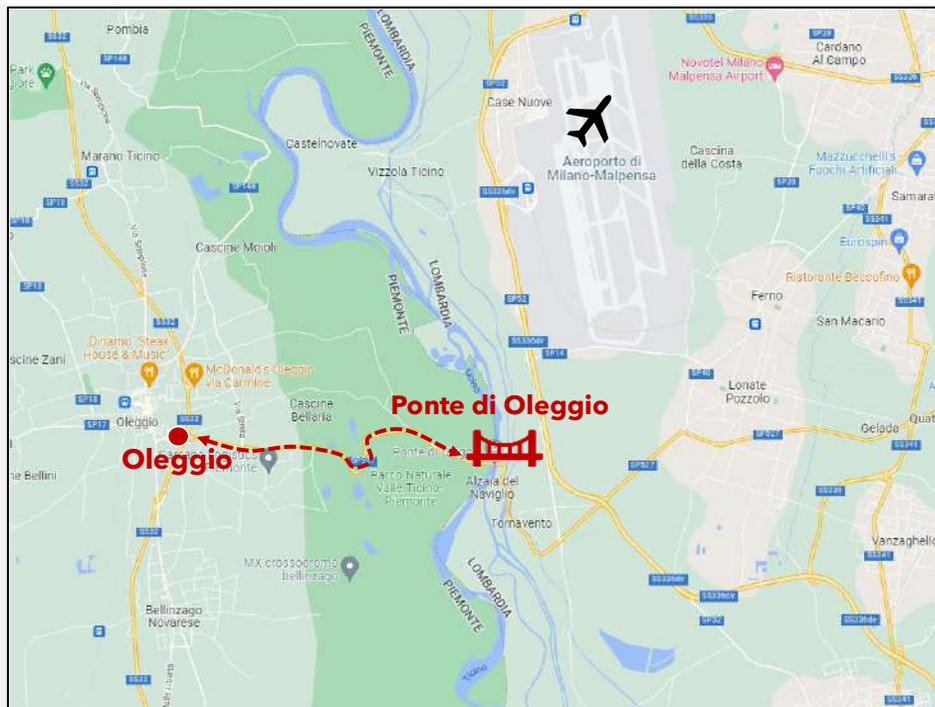
Azioni

L'avvio dei lavori è previsto nel 2024, tuttavia si suggerisce un costante monitoraggio dell'iter progettuale.

N° 12



Opera
ADEGUAMENTO SP527 E
ATTRAVERSAMENTO DEL TICINO



Rilevanza
REGIONALE

Stato
N.D.

Macro obiettivo 4
ADEGUAMENTO E CHIUSURA
MAGLIE DI RETE

Descrizione

I lavori di allargamento della sede stradale, ponte escluso, della SP527 della Malpensa e quelli di costruzione del nuovo ponte sul fiume Ticino, nel Comune di Oleggio (NO), sono fra i progetti inseriti dalla Provincia di Novara nell'elenco inviato alla Regione Piemonte per beneficiare dei fondi che saranno resi disponibili dallo Stato con il Recovery Fund. Si tratta di progetti condivisi dalla Provincia con gli stessi Comuni, andando a coprire le esigenze dell'intero territorio.

La Strada Provinciale 527 non risulta più adeguata rispetto ai **forti carichi veicolari, sia passeggeri che merci**, che la attraversano (anche dovuti al ruolo crescente di Malpensa come aeroporto cargo).

L'attraversamento del Ticino rappresenta un importante collo di bottiglia, ma risulta ancora **assente una chiara definizione dello scavalcamento del fiume**.

Costo	47	Mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione	-	
Note	Inserita tra potenziali finanziamenti del Recovery Fund.	

Benefici

Messa in sicurezza e agevolazione del traffico (passeggeri e merci).

Azioni

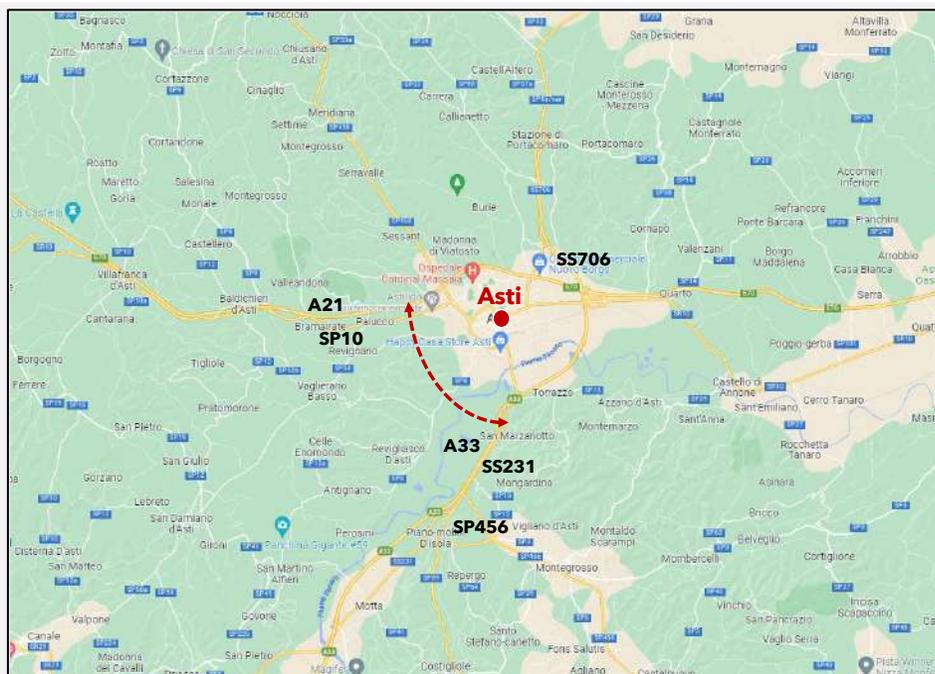
È necessaria una spinta politica per accelerare l'avanzamento dell'iter progettuale sia della provinciale sia del ponte.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 13



Opera
COLLEGAMENTO SUD-OVEST DELLA CITTÀ DI ASTI



Costo	100	Mio €
Copertura	40	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	Inserita tra potenziali finanziamenti del Recovery Fund.	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTO DI FATTIBILITÀ

Macro obiettivo 4 ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE

Descrizione

Opera **connessa al completamento dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo**. Il collegamento sud-ovest, di importanza strategica per l'intero territorio astigiano, consente di **collegare il sud astigiano al capoluogo provinciale e all'ospedale di riferimento** con un nuovo ponte sul Tanaro e, al contempo, 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.

Il 14/05/2021 la Regione Piemonte ha dato il via libera al finanziamento, con 400 mila euro, per lo studio progettuale, in capo al Comune di Asti, che permetterà il collegamento tra la A21 Torino - Piacenza, la A33 Asti - Cuneo, la SP10 «Padana Inferiore», la SS706 «Tangenziale Est di Asti», la SS456 «del Turchino».

Entro la fine del 2022 è prevista la consegna, da parte di ANAS, del Progetto di fattibilità tecnica economica, tassello fondamentale per attivare definitivamente il finanziamento CIPESS di 40 milioni di euro già approvato il 4 febbraio 2022, dopo che la Regione Piemonte ne aveva fatto richiesta (nel novembre 2021). Sono stati stimati 2 anni per la realizzazione dell'opera.

Benefici

Collegamento del sud della provincia di Asti con il capoluogo e tutti i servizi associati, che implicherà una diminuzione del congestionamento e dell'inquinamento, ma anche nuovi investimenti e insediamenti di imprese.

Azioni

Accelerare l'ultimazione del PFTE da parte di Anas per ottenere il finanziamento dell'opera e quindi mettere in gara l'appalto integrato.

N° 14



Opera
COMPLETAMENTO A33
AUTOSTRADA ASTI-CUNEO

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
LAVORI
IN CORSO

Macro obiettivo 4
ADEGUAMENTO E CHIUSURA
MAGLIE DI RETE



Descrizione

Il collegamento autostradale Asti-Cuneo ha una lunghezza complessiva di 90 km e si divide in 2 tronchi, interconnessi tra loro da un tratto dell'autostrada A6 Torino-Savona (circa 20 km):

- il 1° tronco (completamente realizzato), costituito da 5 lotti, lunghezza complessiva di 32 km, compreso tra lo svincolo di Massimini (sull'autostrada A6 Torino-Savona) e Cuneo;
- il 2° tronco (~11 km da completare, Lotto 2.6 Roddi-Diga Enel comprensivo del raccordo funzionale alla Tangenziale di Alba), costituito da 10 lotti, lunghezza complessiva di 58 km, compreso tra lo svincolo di Marene (sull'autostrada A6 Torino-Savona) e lo svincolo di Asti est (sull'autostrada A21 Torino-Piacenza-Brescia).

I **lavori** sono **iniziati nel 1998**, dopo anni di ritardi e dibattiti, nel gennaio 2021 la firma degli atti aggiuntivi tra ASTM e MIT (attuale MIMS) ha consentito lo sblocco dei cantieri sul lotto II.6. Attualmente è **in corso la realizzazione del Lotto II.6b**, verso Alba, che mantiene il progetto originario, mentre **per il Lotto II.6a**, verso Bra, è stato realizzato **un nuovo progetto di viadotto** a causa dell'insostenibilità finanziaria del progetto della galleria di Verduno e si è **in attesa della valutazione di impatto ambientale**. L'opera è interamente finanziata tramite Cross-financing.

Costo	335	Mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	Politiche/Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione	Allegato al DEF 2021	
Note	-	

Benefici

L'opera apporterà importanti benefici in termini di maggiore occupazione, di crescita del sistema produttivo, faciliterà la viabilità verso il nuovo Ospedale di Verduno e consentirà l'ammmodernamento della rete infrastrutturale del territorio, garantendo per gli operatori economici del cuneese un migliore accesso alle grandi reti di comunicazione del Nord Italia.

Azioni

È necessaria una spinta politica per accelerare l'avanzamento dell'iter autorizzativo ambientale e paesaggistico.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 15



Opera
SS20 DEL COLLE DI TENDA
(TUNNEL ITALIA-FRANCIA)



Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
LAVORI
IN CORSO

Macro obiettivo 4
ADEGUAMENTO E CHIUSURA
MAGLIE DI RETE

Descrizione

Il Tunnel stradale del Tenda, al confine tra Italia e Francia, si colloca sulla SS20 (itinerario europeo E74). Il progetto di **adeguamento del tunnel alle attuali esigenze di circolazione e di sicurezza stradale** prevede due attività:

- in direzione Italia-Francia, la realizzazione di una nuova canna monodirezionale di lunghezza pari a circa 3,3 km per separare i flussi di marcia;
- in direzione Francia-Italia, l'ampliamento dell'attuale tunnel esistente fino al raggiungimento delle dimensioni della nuova canna.

Le due gallerie saranno collegate da by-pass pedonali e carrabili; sono inoltre previsti interventi sulla viabilità di accesso al tunnel. I lavori per la realizzazione del nuovo tunnel sono iniziati nel 2013 e interrotti nel 2017 (per inadempimento contrattuale della società vincitrice dell'appalto) con uno stato di avanzamento al 25% e una spesa di 32 Mio €. Dopo 2 anni di sospensione, nel 2019 è stato firmato il contratto con ATI EDILMACO-CIPA. Il 30/09/2021 la Commissione Intergovernativa per il Miglioramento dei Collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud (CIG) ha autorizzato la prosecuzione dell'iter per il riavvio dei lavori. Secondo il cronoprogramma il termine dei lavori della nuova canna è previsto a dicembre 2023. Una volta conclusa la nuova canna si procederà con i lavori sulla vecchia canna la cui ultimazione è prevista nel 2025.

Costo	255	Mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	2025	
Criticità	Politiche/Tecniche	
Doc. programmazione		

Benefici

Adeguamento del tunnel alle attuali esigenze di circolazione e di sicurezza stradale.

Azioni

Attivazione di un dialogo con le autorità francesi per l'implementazione di un modello di traffico ex/post opera; definizione di un modello di traffico per il periodo di cantiere; tentativo di inserimento dell'opera tra i progetti pilota Smart Road in Piemonte per dotarla di tecnologie digitali per attrattività turistica e aumento sicurezza; monitoraggio dei tempi e dell'andamento dei lavori attraverso incontri bimestrali con la Prefettura.

Note Commissario straordinario Nicola Prisco - nominato con DPCM del 16 aprile 2021. Opera inserita nel Piano Industriale FS 2022-2031.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 16



Opera
SS28 TRAFORO DI ARMO -
CANTARANA (PIEMONTE/LIGURIA)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO
DEFINITIVO

Macro obiettivo 4
ADEGUAMENTO E CHIUSURA
MAGLIE DI RETE



Descrizione

L'attuale tracciato che collega Cantarana (CN) ad Acquetico, frazione di Pieve di Teco (IM), si sviluppa su **13,8 km particolarmente tortuosi che attraversano 11 comuni**, con un dislivello di 662 m e un tempo di percorrenza di circa 25 minuti. Il progetto della variante conta 7 viadotti e 8 gallerie (la più lunga il traforo Armo-Cantarana, circa 3 km). La **gran parte del tracciato si sviluppa nel territorio ligure**, mentre in Piemonte ricade la sola porzione di tracciato tra lo sbocco del traforo Armo-Cantarana e l'innesto finale sulla sede esistente della SS28.

Inizialmente l'opera era stata inserita tra i progetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano, ma nella versione di piano approvata dall'UE nel giugno 2021 l'opera è assente.

L'opera è inserita nell'aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 tra Anas e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (attuale MIMS) per la sola progettazione, con un costo pari 4,7 milioni di euro, mentre per la realizzazione degli interventi i finanziamenti sono interamente da reperire.

Costo	304	Mio €
Copertura	0	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Politiche/Finanziarie	
Doc. programmazione		
Note	Opera inserita nel recente PRIIMT della Regione Liguria (febbraio 2022) con orizzonte temporale oltre il 2030.	

Benefici

Il progetto del traforo ridurrebbe il percorso a 9,3 km per un dislivello di 370 m e una percorrenza di 6 minuti, senza attraversare centri abitati. Inoltre il traforo rappresenta un'alternativa al Colle di Tenda per quanto riguarda i traffici commerciali. Opportunità di collegamento anche in funzione della retro-portualità di Savona.

Azioni

Attivazione della parte politica per il finanziamento dell'opera e coinvolgimento della Regione Liguria: necessità di confluenza di interessi territoriali piemontesi e liguri. Sistemazione della rete stradale della Valle Tanaro.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 17

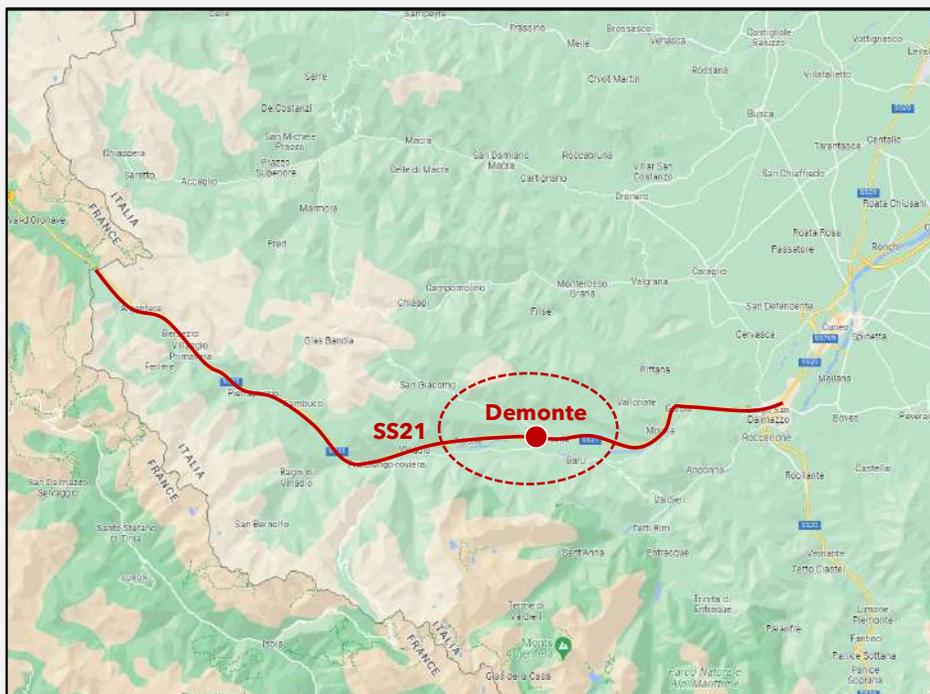


Opera
SS21 DELLA MADDALENA
(ITALIA/FRANCIA)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO
DEFINITIVO

Macro obiettivo 4
ADEGUAMENTO E CHIUSURA
MAGLIE DI RETE



Descrizione

La SS21 costituisce un'importante direttrice di **collegamento transalpino** che garantisce l'accessibilità al territorio francese tramite il valico alpino del Colle della Maddalena. Il valico è situato a 1.996 m s.l.m. nelle Alpi Occidentali (separa le Alpi Marittime dalle Alpi Cozie) e unisce la valle Stura di Demonte, nel cuneese, con la Val d'Ubaye, nella Regione francese Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). La SS21 è una strada di **collegamento internazionale interessata sia dal normale traffico di valle, sia da un importante volume di traffico pesante** (data la presenza di impianti industriali e turistici in alta valle Stura). In relazione ai volumi e alle tipologie di traffico che transitano in valle Stura, le caratteristiche attuali del tracciato e della sede stradale, in particolare negli attraversamenti urbani dei centri di Demonte, Aisone e Vinadio, non sono più sufficienti a garantire condizioni di sicurezza e di fluidità della circolazione. Per tali motivi è prevista la realizzazione della Variante agli abitati di Demonte, Aisone e Vinadio - Lotto1 **Variante di Demonte** in comune di Demonte (CN), della lunghezza complessiva di circa 3 km. L'opera risulta ferma da due anni a causa della contrarietà del Ministero della Cultura (MiC) rispetto alla galleria sotto la collina del Podio di Demonte, per tutelare i resti dell'antico forte della Consolata.

A causa dell'orografia dei luoghi, nella stagione invernale la SS21 è anche soggetta a **frequenti fenomeni valanghivi** che comportano la chiusura del valico. Nel 2012 la Provincia di Cuneo ha elaborato un Piano di Intervento per il Distacco Artificiale delle Valanghe (PIDAV) che è stato reso operativo a partire dall'inverno 2014 al fine di limitare la durata dei periodi di chiusura del valico al traffico.

Benefici

Agevolare il collegamento transalpino con il territorio francese.

Azioni

Necessità di una spinta forte sulla parte politica per sbloccare il parere presso la Presidenza del Consiglio. Rischio alto di perdita delle risorse già stanziare per l'opera. Considerare la messa in sicurezza del ponte dell'Olla e il problema frane e valanghe.

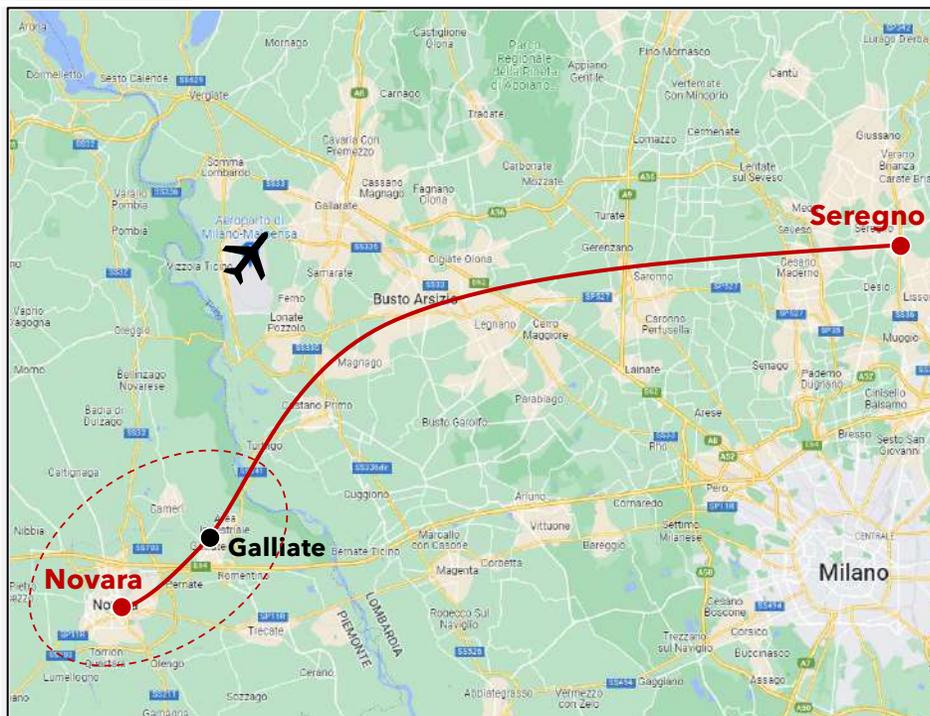
Costo	50	Mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche	
Doc. programmazione		
Note		

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 18



Opera TANGENZIALE FERROVIARIA DI GALLIATE



Costo	87	Mio €
Copertura	0	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione		
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
PROGETTO DI
FATTIBILITÀ**

**Macro obiettivo 5
POTENZIAMENTO DELLE LINEE
FERROVIARIE ESISTENTI**

Descrizione

La realizzazione della tangenziale ferroviaria di Galliate fa **parte di un progetto più ampio**, relativo al potenziamento della **linea ferroviaria Novara-Busto Arsizio-Seregno**, gestito da **Ferrovie Nord Milano**, che si connette con la linea già in esercizio Milano-Malpensa. L'obiettivo è il decongestionamento del nodo di Milano (attraverso la gronda nord per passeggeri e merci) e la realizzazione di un corridoio diretto di connessione tra la linea ferroviaria AV/AC Torino-Milano, l'aeroporto di Malpensa, la Brianza e, in prospettiva, l'asse di gronda nord est ferroviaria che dal Gottardo arriva a Bergamo. Contestualmente la stazione ferroviaria di Novara delle FNM viene integrata funzionalmente con quella delle Ferrovie dello Stato e quindi con la linea ad alta capacità Torino-Milano.

L'intervento prevede:

- raddoppio della linea esistente, con l'inserimento di due binari per la connessione AV/AC - Malpensa;
- costruzione della nuova sede per il doppio binario;
- realizzazione della stazione di Galliate;
- eliminazione dei passaggi a livello;
- ammodernamento degli impianti.

Benefici

Miglioramento delle relazioni ferroviarie con la sponda lombarda/aeroporto Malpensa.

Azioni

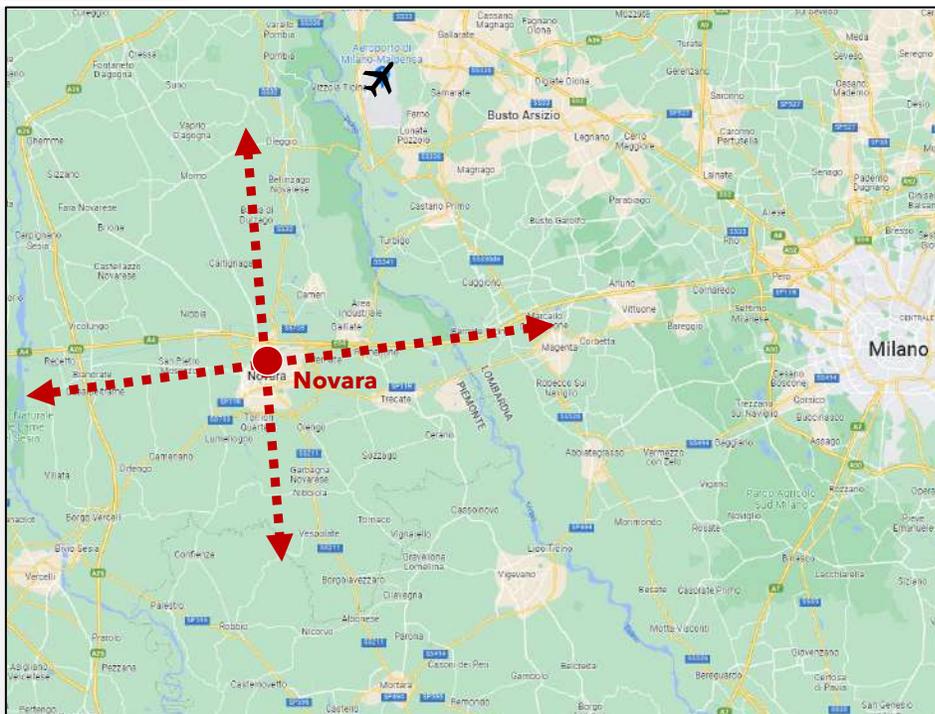
Accelerare la risoluzione delle criticità, principalmente di natura tecnico-progettuale, essendo parte di un intervento più complesso.

Contemplare la riattivazione della **bretella di Busto Arsizio** (utilizzata per le Olimpiadi 2006) per un collegamento diretto tra Novara a Malpensa.

N° 19



Opera
NODO FERROVIARIO DI NOVARA
(COLLEGAMENTI MERCI)



Costo	583	Mio €
Copertura	15	%
Fine lavori	2032	
Criticità		
Doc. programmazione		
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO
ESECUTIVO

Macro obiettivo 5
POTENZIAMENTO DELLE LINEE
FERROVIARIE ESISTENTI

Descrizione

Il nodo ferroviario di Novara, che comprende anche lo scalo di Novara Boschetto e l'interporto CIM, ha un **ruolo centrale nella rete di trasporto piemontese** trovandosi **all'incrocio di due corridoi della rete centrale transeuropea (TEN-T)**, il Corridoio Reno-Alpi e il Corridoio Mediterraneo.

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:

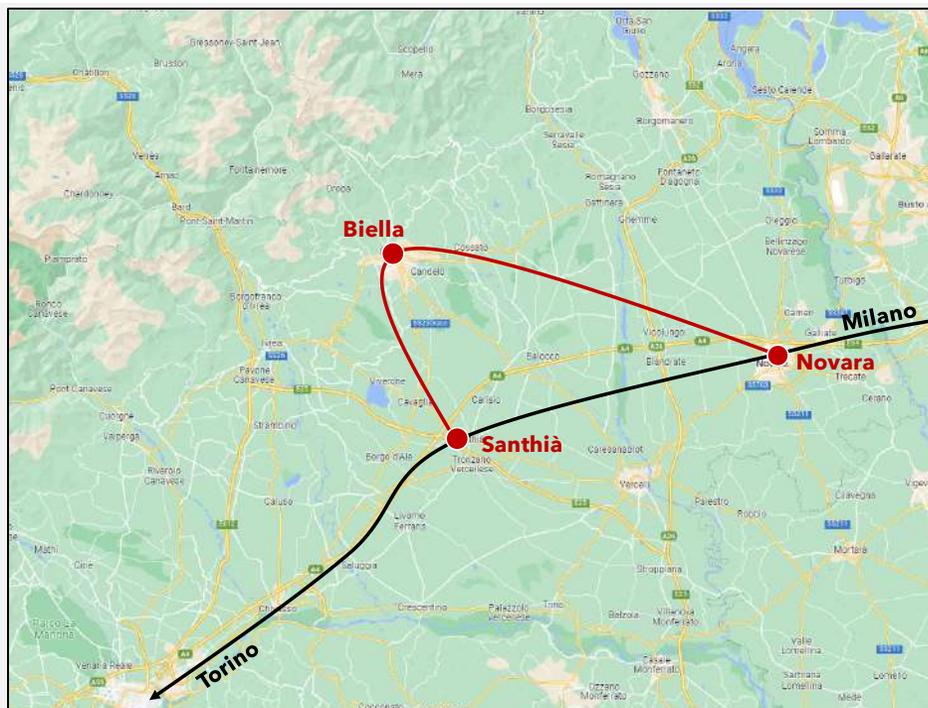
- 190 Milioni di euro per la sistemazione di Novara Boschetto (compreso l'adeguamento del PRG di Vignale) di cui ne sono stati reperiti 83 Milioni;
- 393 Milioni di euro per la realizzazione del passante merci (incluse progettazioni pregresse per opere di scavalco della linea Novara-Mortara e Novara-Milano) di cui ne sono stati reperiti 7 Milioni.

Benefici

Potenziamento dei collegamenti merci attraverso la realizzazione di una bretella dedicata (per liberare la linea Novara-Domodossola) e adeguamento del fascio binari allo standard europeo (750 m). Sono previsti anche importanti investimenti collaterali sulla viabilità: soppressione dei passaggi a livello tra lo scalo di Novara e il bivio Vignale (da cui si dipartono le linee verso Domodossola e il Sempione); realizzazione di una bretella stradale per collegare, a nord del capoluogo, la SS229 del lago d'Orta con la SS32 Ticinese (doppio sottopassaggio per superare i binari della Novara-Domodossola e della Novara-Arona).

Azioni

Monitoraggio dello stato di avanzamento.



Descrizione

Il capoluogo **biellese** risulta **penalizzato rispetto alle relazioni dirette verso i nodi di Torino e Milano**, in particolar modo a seguito del divieto di circolazione dei treni diesel nella stazione di Torino P.S., rendendo inevitabile il cambio a Santhià. La **Biella-Novara** appartenente alla rete complementare di RFI, è una linea a binario unico, non elettrificata, lunga 51 km. I treni possono raggiungere una velocità massima teorica di 90 km/h a causa della tortuosità del tracciato e alla presenza di numerosi passaggi a livello. Il tempo di percorrenza su questa linea varia da 45 a 65 minuti. La **Biella-Santhià** è una linea a binario unico la cui elettrificazione si è conclusa nel 2021 (investimento di circa 13 Mio €), lunga 27 km, anch'essa appartiene alla rete complementare di RFI. Su questa linea i treni possono raggiungere una velocità massima teorica di 130 km/h. Gli interventi prevedono la riqualificazione di entrambe le linee, attraverso l'eliminazione progressiva di 16 P.L. (che consentiranno di incrementare la velocità) da realizzarsi entro la fine del 1° sem. 2024 e l'elettrificazione della linea Biella-Novara. Per la linea Biella-Novara è stato preventivato un costo di 32 Mio €, nel 2018 sono stati stanziati 5 Mio € grazie a un emendamento presentato all'interno della Legge di Bilancio, poi confluiti nei bilanci della Regione Piemonte. La mancanza di un progetto preliminare e l'impossibilità di un cantieramento nel breve periodo, non hanno fatto rientrare l'opera di elettrificazione nel PNRR.

Benefici

La riqualificazione della linea Biella-Novara è fondamentale non solo per il trasporto passeggeri, ma anche per le merci visto il possibile collegamento con il centro intermodale di Novara Boschetto. Il risultato sarebbe la velocizzazione della tratta dagli attuali 90 km/h a 120-130 km/h con una riduzione del tempo di percorrenza a 35 minuti.

Azioni

Sono stati stipulati convenzioni e accordi con gli Enti Locali a dicembre 2021, resta da perfezionare la parziale copertura finanziaria di tutti gli interventi (nell'ambito dei Fondi Strutturali o dei Fondi di Sviluppo e Coesione).

Costo	32	Mio €
Copertura	16	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 21



Opera
RIPRISTINO LINEA ASTI-CASALE
MONFERRATO-MORTARA

Rilevanza
REGIONALE

Stato
N.D.

Macro obiettivo 5
POTENZIAMENTO DELLE LINEE
FERROVIARIE ESISTENTI



— Linea **fondamentale** elettrificata — Linea **complementare** elettrificata - - - Linea **complementare** NON elettrificata

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziarie/tecniche	
Doc. programmazione	-	

Note Inserita tra potenziali finanziamenti del Recovery Fund.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Descrizione

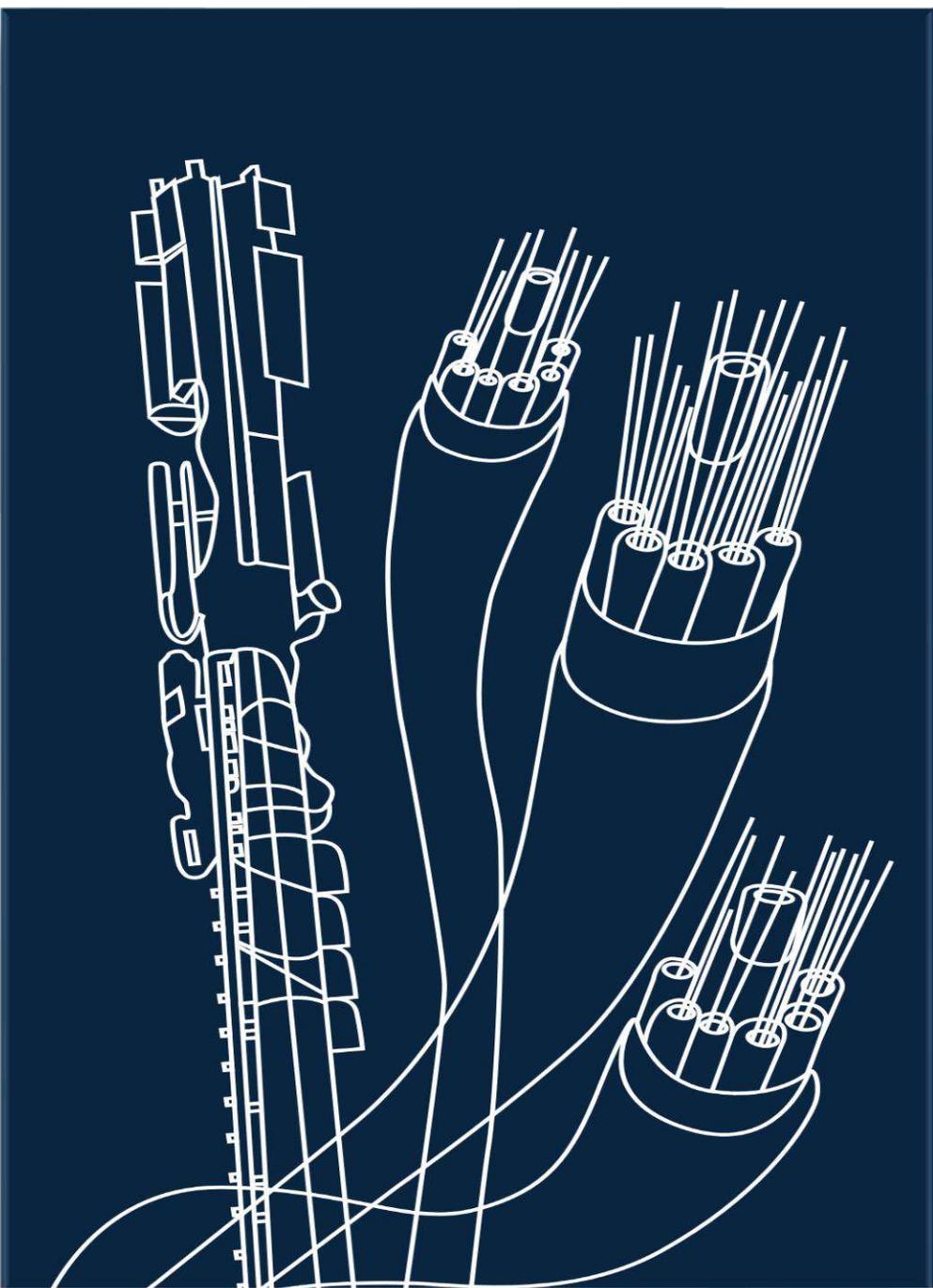
La linea **Casale Monferrato-Mortara** (parte dell'asse Vercelli - Alessandria - Genova) è un **segmento strategico e funzionale** rispetto ad importanti direttrici attuali e potenziali. La tratta in fase di riattivazione è un tassello **che unisce Piemonte e Lombardia**, un ponte fra Monferrato e Lomellina, due territori con vocazioni diverse ma accomunati da un fenomeno di marginalizzazione che ne impoverisce il tessuto economico, ne mina la demografia e ne inibisce le potenzialità. La sfida della rete complementare e conseguentemente dei percorsi alternativi non è solo quella di supportare la rete fondamentale e conseguentemente le grandi direttrici, ma di diventare strumento importante di shift modale intercettando quei flussi merci che attualmente sono veicolati solo su gomma. La linea è stata oggetto di un investimento importante (circa 11 milioni di euro complessivi, una prima fase per la riapertura e una seconda fase per la ristrutturazione a seguito dell'alluvione del 2019), ma ad oggi non circolano treni. Il territorio attende e si interroga su quando verrà ripristinata la linea. La tratta Casale Monferrato-Mortara è già pronta, mentre sulla tratta Asti-Casale Monferrato è ancora irrisolto il problema della galleria accanto ad Ozzano.

Benefici

Ruolo strategico come parte della linea che arriva da Milano Porta Genova raggiunge Mortara e Casale Monferrato e prosegue nel Monferrato Astigiano. Una linea essenziale dal punto di vista economico, ma anche turistico (collegamenti con Milano, aeroporto di Malpensa e AV per Roma). Dal punto di vista europeo il vantaggio più significativo è l'efficientamento dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria con la possibilità di aumentare le tracce sulle linee di nodo per relazioni viaggiatori ad alta capacità.

Azioni

Sono necessarie azioni importanti a livello regionale. L'opera si lega al ripristino della linea sospesa Alba-Asti e all'asse Vercelli-Casale Monferrato-Alessandria (seconda gamba del Corridoio verticale del Sempione) e pertanto risulta cruciale anche il ripristino della tratta Vercelli-Casale Monferrato.



Infrastrutturazione BUL e 5G

Fabbisogni delle imprese di trasporto e logistica
Strategia italiana per la Banda Ultralarga
Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche

Le associazioni datoriali piemontesi, come emerso dai tavoli di concertazione territoriali, denunciano un livello di connessione non adeguato alle aspettative odierne e non sempre omogeneo sul territorio; 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 emerge una **scarsa soddisfazione rispetto la qualità delle infrastrutture per la connettività fissa e mobile (4G/5G)** da parte delle imprese di trasporto e logistica piemontesi.

In termini di applicazioni informatiche: il 50% delle imprese di trasporto e logistica dichiara di utilizzare applicazioni gestionali per la contabilità, la finanza e il controllo di gestione; il 15% servizi in cloud; il 10% piattaforme di comunicazione e collaborazione; il **35% non utilizza applicazioni informatiche**.

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.

La semplificazione delle procedure burocratiche e amministrative, l'ammodernamento organizzativo e digitale e il completamento dell'infrastruttura di connettività della banda ultralarga sono invece gli **interventi ritenuti prioritari** dalle imprese del comparto per poter beneficiare della transizione digitale.

La velocizzazione dei rapporti con clienti e fornitori, la semplificazione documentale e normativa, l'aumento dell'efficienza del trasporto, la riduzione dei costi rappresentano **i principali benefici** che le imprese ritengono di poter trarre dalla digitalizzazione.

In particolare, secondo le imprese intervistate, la digitalizzazione applicata alle infrastrutture di trasporto potrebbe migliorare l'interazione tra utenti e infrastruttura e consentire la sperimentazione di modelli di trasporto più efficienti.

*Sono state completate 6.413 interviste in Italia (862 in Piemonte) di cui il 75% a imprese manifatturiere (settore C) e il 25% a imprese dei trasporti e della logistica (settore H). L'indagine è stata condotta con Sistema Cati nel periodo dal 13 maggio al 14 giugno 2021 ed è stata affidata alla società Format Research.

«Verso la Gigabit Society»

La Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society» che si pone in continuità con la Strategia varata dal Governo nel 2015, definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili.

Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni, utilizzando parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza** italiano (PNRR).

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

La Strategia definita dal Governo nel documento *Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society»* approvato il 25 maggio 2021 (Ministeri di riferimento: Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero dello Sviluppo Economico), si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR.

Piano	AREE DI INTERVENTO	Fondi PNRR (Mio €)
Italia 1 Giga	<i>Aree nere e grigie NGA</i>	3.863,5
Italia 5G	<i>Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G</i>	2.020,0
Scuole connesse		261,0
Sanità connessa		501,5
Isole minori	<i>Aree bianche NGA</i>	60,5
TOTALE		6.706,5

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	Fibra: 31.12.2023 FWA: 31.12.2022	≈ 187,748 *	Ul «vendibili»: 355.180	Ul previste: 975.719
Piano voucher alle imprese	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 14,936	Attivato: 2.822.577 €	Prenotato: 1.600.580 €
Italia 1 Giga	Lotto 4 * Operatore aggiudicatario TIM e FiberCop in RTI	30.06.2026	≈ 290,724 * (contributo pari al 70% investimento)	N° civici previsti 495.133 *	
Italia 5G Rilegamento in fibra di <u>siti radiomobili esistenti</u>	Lotto 1 ** Operatore aggiudicatario TIM	30.06.2026	≈ 132,562 ** (contributo fino al 90% investimento)	N° siti da rilegare previsti: 1.864 **	
Italia 5G <u>Nuovi siti radio</u> (150Mbps/30Mbps)	Lotto 1 *** Operatore aggiudicatario INWIT, TIM., Vodafone in RTI	30.06.2026	≈ 54,654 *** (contributo fino al 90% investimento)	N° aree da coprire con i nuovi siti: 223 ***	
Scuole connesse	Lotto 1 * Operatore aggiudicatario TIM	30.06.2026	≈ 15,392 *	Sedi previste: 912 *	
Sanità connessa	Lotto 1 * Operatore aggiudicatario Vodafone	30.06.2026	≈ 33,107 *	Sedi previste: 1.649 *	

Ul: unità immobiliari

* Complessivo tra Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria

** Complessivo tra Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia

*** Complessivo tra Piemonte, Valle d'Aosta, Lazio

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

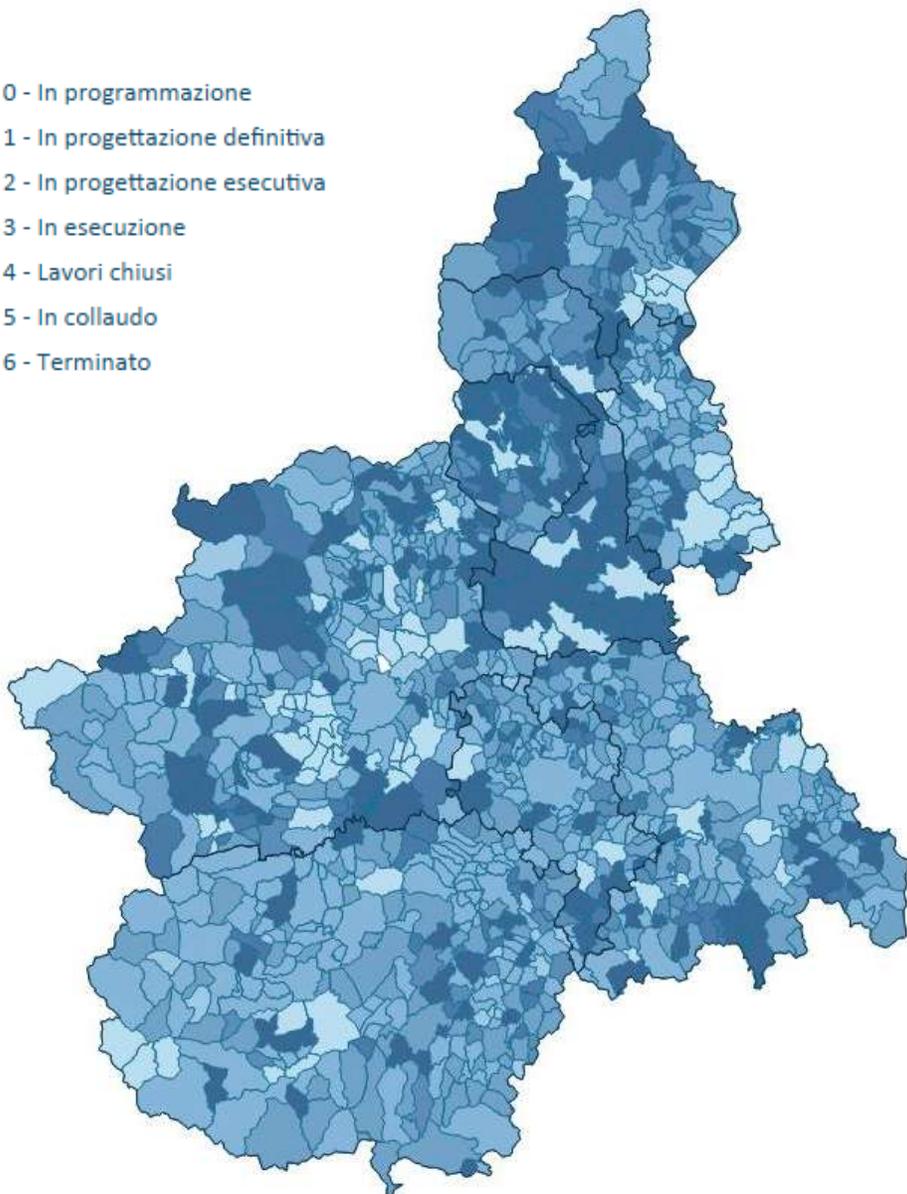
Gli interventi del Piano di cablaggio delle aree bianche sono realizzati da Open Fiber (concessionario) e riguardano solo le **aree a fallimento di mercato** ovvero le aree dove gli operatori privati hanno dichiarato di non essere interessati a sviluppare proprie infrastrutture.

In queste aree **Open Fiber** realizza una rete interamente in fibra (FTTH) o una rete in fibra fino a una stazione radio base alla quale è collegata via radio un'antenna posta sul tetto dell'unità abitativa (rete FWA), a seconda della maggiore o minore densità delle unità immobiliari.

Nel territori di un comune ci potrebbero essere aree dove intervengono gli operatori e aree dove interviene Open Fiber nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche.

Nelle due slide seguenti viene illustrato lo stato dei lavori per le due tipologie di rete, **FTTH e FWA**, a livello di comune nel territorio piemontese.

- 0 - In programmazione
- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato



Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio piemontese - 30/06/2022.

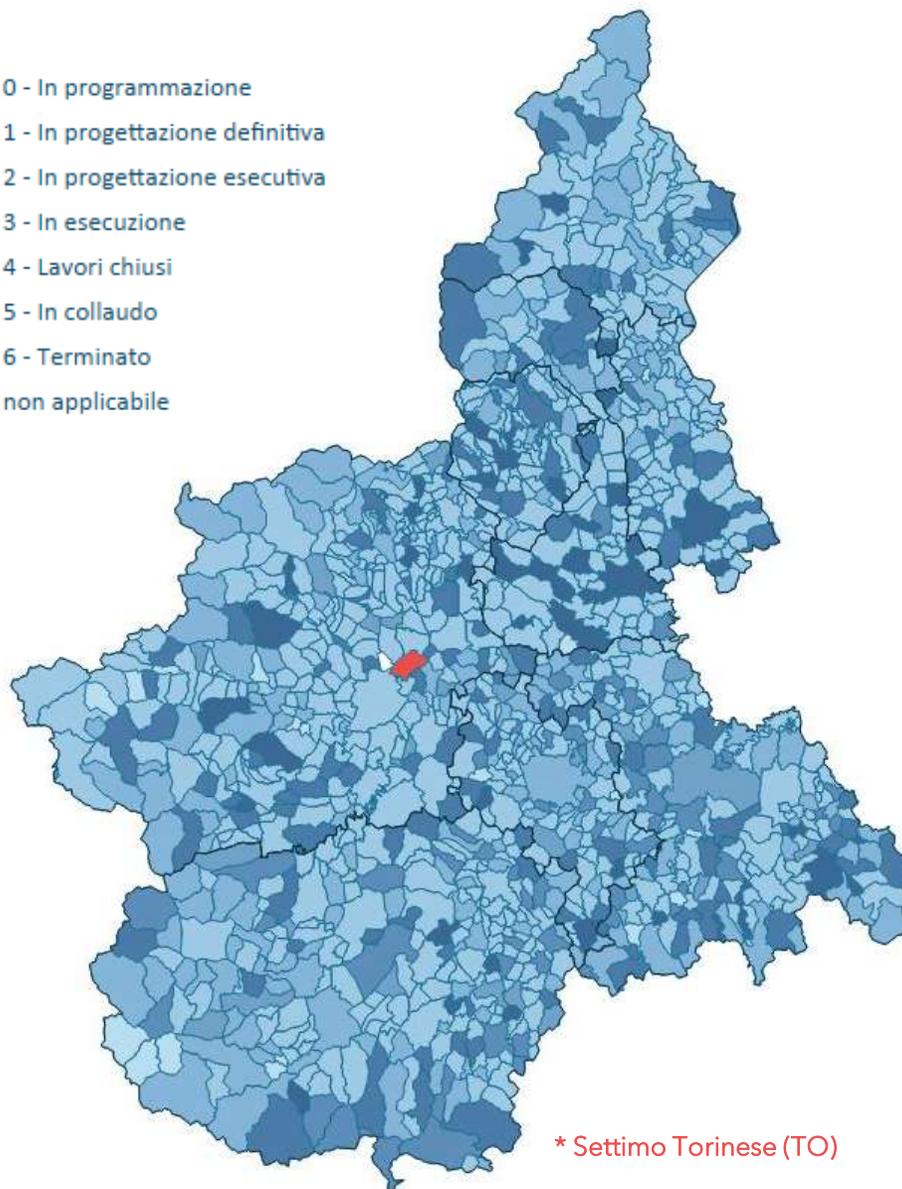
N° comuni

Stato	AL	AT	CN	TO	BI	NO	VC	VB	TOT
0	11	3	9	43	4	9	6	6	91
1	1	-	15	4	3	1	2	-	26
2	52	40	108	92	1	31	3	6	333
3	59	29	60	60	11	18	10	22	269
4	18	13	16	18	8	5	8	10	96
5	14	8	14	21	10	9	6	9	91
6	35	25	28	77	45	15	51	24	300
TOT comuni	190	118	250	315	82	88	86	77	1.206

Nota: la tabella e la mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE 2° trimestre 2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020

- 0 - In programmazione
- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato
- non applicabile

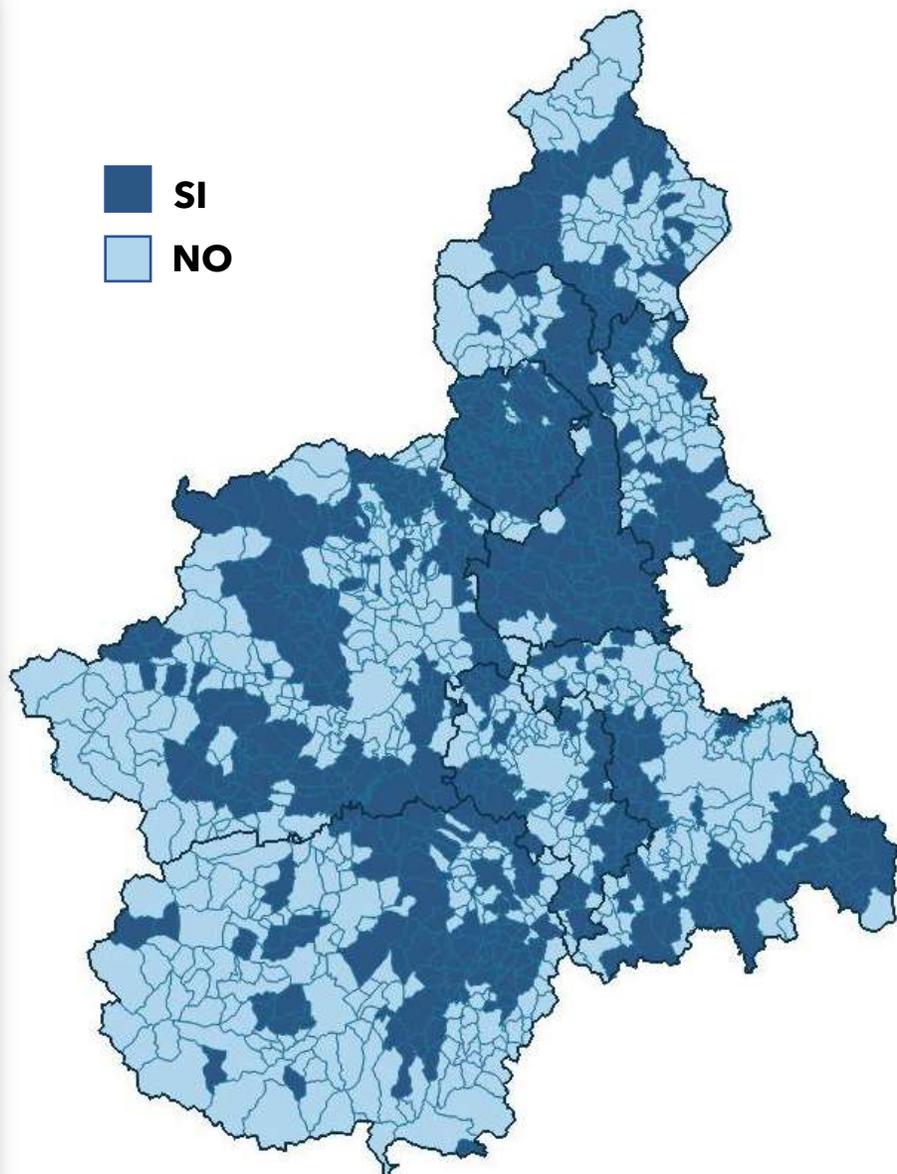


Stato lavori della rete **BUL radio (FWA)** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio piemontese - 30/06/2022. *N° comuni*

Stato	AL	AT	CN	TO	BI	NO	VC	VB	TOT
0	5	2	5	7	-	1	1	1	22
1	92	68	135	203	61	63	53	44	719
2	32	21	53	44	6	10	12	20	198
3	7	4	8	12	-	1	1	-	33
4	20	9	24	1	-	-	2	-	56
5	24	11	20	38	11	10	7	9	130
6	10	3	5	9	4	3	10	3	47
TOT comuni	190	118	250	314*	82	88	86	77	1.205

Nota: la tabella e la mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE 2° trimestre 2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020



355.180 unità immobiliari «vendibili» (36% delle UI previste)

Le unità immobiliari «vendibili» (o anche «commercializzabili») sono le unità immobiliari per le quali Open Fiber ha realizzato l'infrastruttura fino in prossimità e che quindi sono messe a disposizione, ad un prezzo regolato da AGCOM, degli operatori di telecomunicazione per veicolare la propria offerta di connettività all'utente finale.

Province	Unità immobiliari «vendibili»
Alessandria	33.058
Asti	15.338
Biella	58.349
Cuneo	50.677
Novara	31.120
Torino	97.413
Verbano Cusio Ossola	21.433
Vercelli	47.792
TOTALE	355.180

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE 2° trimestre 2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020



Conclusioni

Punti di attenzione
Analisi SWOT

Il territorio regionale del Piemonte si colloca in **una posizione privilegiata nella rete transeuropea di trasporto**, attraversato da **due importanti Corridoi europei** che tracciano le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest: il **Mediterraneo** e il **Reno-Alpi**. I due Corridoi appartengono alla rete centrale europea (Core Network) e in Piemonte si intersecano nel nodo di Novara. La Torino-Lione (tratta transfrontaliera del Corridoio Mediterraneo), che verrà completata nel 2030, dovrà poter contare su un nodo di Torino efficiente e pronto per fronteggiare gli attesi volumi di traffico; il Terzo Valico (tratta italiana del Corridoio Reno-Alpi) è in via di ultimazione e nel 2024 verrà già utilizzato per il trasferimento delle merci dai porti liguri, di Genova e di Savona, verso il cuore dell'Europa, pertanto rende urgente un efficientamento nella governance e nella dotazione delle strutture logistiche del Piemonte come retroporto naturale della Liguria; sulla direttrice del Sempione occorre prendere in seria e urgente considerazione la risoluzione del collo di bottiglia sul versante italiano, in prossimità del valico di frontiera (sia stradale che ferroviario), che ne limita fortemente le potenzialità, e la complementarietà delle reti minori rispetto alle reti fondamentali in una logica sovra provinciale.

La regione Piemonte dispone di una capillare rete stradale e ferroviaria supportata da un rilevante numero di nodi multimodali (passeggeri e merci), ma il suo livello di prestazione è eterogeneo. Poiché la rete ferroviaria non è ancora completamente adeguata agli standard europei (in termini di sagoma, modulo e peso assiale), ha favorito **un preponderante utilizzo della modalità stradale con evidenti conseguenze sull'inquinamento e sulla sicurezza.** Allo stesso tempo **le imprese chiedono misure urgenti** sull'asse normativo per permettere al settore dell'autotrasporto di fronteggiare l'aumento dei costi del carburante e di tutte le materie prime, i rincari dei pedaggi autostradali, la carenza di stazioni di rifornimento GNL, oltre alla necessità di reperimento di figure professionali e di competenze qualificate nei settori dell'autotrasporto e della logistica.

Il trasporto ferroviario risente anche degli ingenti tagli alle risorse praticati negli ultimi anni, che hanno portato alla chiusura di numerose linee, provocando una diminuzione della quantità e della qualità del servizio nell'intera regione.

È generalizzata per tutti i territori piemontesi l'esigenza di intervenire a sostegno del sistema di mobilità delle persone e delle merci, un'esigenza ancor più accentuata dalla pandemia da Covid-19. È quindi sempre più urgente **trovare soluzioni progettuali pragmatiche e finanziariamente sostenibili** che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e logistiche, favorendo l'insediamento di nuove imprese.

Dopo due anni di emergenza sanitaria legata alla pandemia da Covid-19 e la nuova emergenza in corso (legata al conflitto in Ucraina), Unioncamere Piemonte intende ancor di più **partecipare attivamente alla ripresa dell'economia piemontese**, fornendo analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo di un **sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso**. L'emergenza sanitaria ha evidenziato ulteriormente il ruolo chiave delle infrastrutture digitali, che restano al centro del dibattito nella fase di ripresa economica (la banda ultralarga rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività veloce ed efficiente e anche per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese).

Attraverso un approccio bottom-up che ha messo al centro l'ascolto del mondo imprenditoriale piemontese a livello territoriale, il sistema camerale è giunto a una selezione di **21 priorità infrastrutturali per il territorio piemontese** raggruppate in **5 macro obiettivi** (ambiti di intervento): Efficientamento del nodo di Torino e hinterland; Connessioni plurimodali con la Svizzera; Efficientamento della logistica del basso Piemonte; Adeguamento e chiusura delle maglie di rete; Potenziamento delle linee ferroviarie esistenti.

Il focus è sulle **infrastrutture locali**, considerando che non sono importanti solo le grandi direttrici europee Nord-Sud ed Est-Ovest, ma è altrettanto importante considerare la fitta rete di infrastrutture viarie e ferroviarie che sottendono le due direttrici e che, se adeguatamente valorizzate, sono **determinanti per avvicinare le imprese alle grandi dorsali di traffico**.

L'attività di concertazione a livello locale è stata realizzata attraverso **una decina di incontri** divisi nei 4 quadranti territoriali, che insieme compongono l'intera regione, con il supporto delle 4 Camere di commercio piemontesi, il coinvolgimento delle associazioni datoriali locali e la partecipazione di attori chiave sul territorio (tra cui amministrazioni provinciali e comunali, centri di ricerca, università). Gli incontri sono stati partecipati anche dalla Regione Piemonte, trovandosi in sintonia, nei tempi e nei modi, con le attività legate all'ultimazione del Piano Regionale dei Trasporti.

Questo processo di trasformazione infrastrutturale e logistica, che punta sull'intermodalità come fattore determinante per una crescita sostenibile, può essere avviato solo attraverso **una visione organica d'insieme che sia coordinata anche con le regioni limitrofe**, Liguria, Lombardia e Valle d'Aosta.

! ADOTTARE MODELLI GESTIONALI CHE SUPERINO I CONFINI AMMINISTRATIVI E FACCIANO RIFERIMENTO AD AMBITI SOCIOECONOMICI TRASVERSALI (RESILIENZA E COMPLEMENTARIETÀ)

Fra Piemonte, Lombardia e Liguria esiste un sistema di direttrici molto complesso che può essere funzionale e complementare al TEN-T (Corridoio Nord-Sud Reno-Alpi).

In ottica di complementarietà della funzionalità dei due rami che compongono la direttrice del Corridoio Reno-Alpi, da Genova verso Novara/Milano, è fondamentale efficientare e rivitalizzare la fitta rete complementare che sottende tali direttrici. Un esempio concreto è il ripristino della tratta Asti-Casale Monferrato-Mortara (parte dell'asse Vercelli - Alessandria - Genova, fondamentale per i collegamenti con Milano e l'Astigiano), un tassello fondamentale di connessione della sottorete piemontese orientale a quella lombarda occidentale.

La valutazione attenta dei percorsi alternativi a quelli che insistono sui grandi nodi è uno strumento importante di shift modale, in quanto consentirebbe di intercettare quei flussi merci che attualmente sono veicolati solo su gomma, oltre che supportare le grandi direttrici della rete fondamentale.

Il Piemonte è una regione a vocazione industriale, con evidenti differenziazioni all'interno del territorio regionale dove si incrociano vari punti di forza e di debolezza. È quanto mai opportuno identificare le strategie adeguate per rendere il sistema infrastrutturale più resiliente rispetto all'impatto perdurante della crisi e capace di agganciarsi, con specifiche specializzazioni, all'area di crescita che copre le regioni del nord est e la Lombardia in una strategia di ricerca delle complementarietà più che di competizione.

! IMPLEMENTARE UNA **VISIONE ORGANICA DELLE STRUTTURE AEROPORTUALI E LOGISTICHE** PRESENTI SUL TERRITORIO PIEMONTESE (ATTUALE E IN PROSPETTIVA)

A differenza di altre regioni italiane, in Piemonte, nonostante la presenza di 2 aeroporti (Torino Caselle e Cuneo Levaldigi), manca una governance integrata regionale delle strutture aeroportuali come «sistema regionale» e **una politica regionale del trasporto aereo** che ne valorizzi le potenzialità, sia lato passeggeri sia lato cargo (che attualmente è sostanzialmente assente). La mancanza di un **sistema aeroportuale regionale** penalizza fortemente le potenzialità di entrambi gli aeroporti che stentano a trovare una collocazione rispondente alle esigenze della domanda (l'aeroporto di riferimento per il Piemonte è Milano Malpensa in Lombardia) e lavorano molto poco di squadra. È necessaria una visione di sistema che consenta di delineare e potenziare una precisa vocazione dei due aeroporti esistenti, in ottica di complementarietà e di funzionalità anche rispetto ad altri aeroporti extra regione che gravitano sul territorio piemontese, in primis l'aeroporto di Milano Malpensa e che contempra il miglioramento dei collegamenti ferroviari e stradali ai due aeroporti, al fine di valorizzare il potenziale di entrambi e ridurre il gap con la Lombardia in termini di passeggeri e conseguentemente di indotto economico per il Piemonte.

Allo stesso modo si rileva la necessità di una **chiara visione organica regionale** sulla funzionalità delle **piattaforme logistiche** attuali (Torino, Novara, Alessandria e Domodossola) e potenziali (Cuneo), tenendo conto della loro dislocazione sul territorio e del **ruolo** ricoperto da ciascuna di esse in ottica di **valorizzazione del territorio piemontese nel suo complesso** come area logistica compatta, integrata, polifunzionale, di riferimento per la Liguria e per il centro Europa, anche grazie all'ampliamento della ZLS di Genova.

! DEFINIRE UN CHIARO QUADRO DEL FUTURO PROGRAMMA DI ESERCIZIO DEL TPL FERROVIARIO (PER LA RINASCITA SOSTENIBILE DEL TERRITORIO)

- Collegare in maniera stabile il Piemonte meridionale con Milano (prospettiva di collegare Torino con Milano attraverso i nodi di Asti, Alessandria e Tortona)
- È previsto il quadruplicamento della linea Tortona-Voghera (sulla direttrice Reno-Alpi), tuttavia ad oggi, tra Tortona e Alessandria, nella fascia mattutina dalle ore 7 alle 11, non c'è un servizio di trasporto pubblico (ferroviario o su gomma)
- Necessità di un chiaro programma di esercizio del Terzo Valico (che vedrà la luce tra due anni): affinché il Corridoio non sia semplicemente di passaggio sul territorio piemontese, ma possa invece portare e creare valore aggiunto, risulta strategico l'inserimento della fermata di **Tortona** come punto centrale e di snodo tra la direttrice nord-sud Genova-Milano e la est-ovest Torino-Tortona. Già oggi a Tortona si ferma l'Euro City Zurigo-Genova (1 treno giornaliero) che poi dovrebbe proseguire per Montecarlo e Nizza. Pertanto avere il supporto di una futura fermata di alta velocità porterebbe al TPL locale enormi potenzialità anche in riferimento alla ripresa di tutte le ferrovie locali (dall'Astigiano al Monferrato).



MANUTENZIONE E COORDINAMENTO DEGLI INTERVENTI

- Prima di pensare a nuove grandi opere è necessario lavorare sull'esistente per migliorarlo e adeguarlo alle nuove necessità, consolidare e mantenere le infrastrutture esistenti
- Coordinare gli interventi sulle infrastrutture viabilistiche

Sul territorio si verificano sempre più spesso criticità viabilistiche legate al mancato coordinamento tra i diversi soggetti preposti (soprattutto nell'area del VCO dove si ravvisano carenze di alternative viarie, ma anche nel cuneese come l'esempio della Tangenziale di Fossano). Valutare azioni e strumenti utili a superare queste problematiche. Per esempio attraverso la creazione di una cabina di regia, lo sviluppo di una piattaforma informatica (possibilmente georeferenziata) dove i diversi soggetti competenti in materia di interventi sulle infrastrutture viabilistiche condividano periodicamente il quadro della programmazione degli interventi, individuazione di una segreteria tecnica (all'interno dell'amministrazione provinciale) che presidi l'identificazione delle criticità in fase di programmazione degli interventi ed alimenti i lavori della cabina di coordinamento, coinvolgimento di soggetti chiave (Prefettura, Provincia, ANAS, autostrade, gestori ferrovie, Comuni, ecc).

Importanza di individuare percorsi alternativi.

PROMUOVERE IL PIEMONTE COME LABORATORIO PER NUOVE TECNOLOGIE E PARADIGMI DI MOBILITÀ

- Ivrea si candida a diventare area di sperimentazione per nuova mobilità (è in fase di individuazione un'area per la creazione di un Vertiporto per aerotaxi elettrici)
- Mettere a fattor comune i numerosi progetti esistenti sulla rete ciclabile, avviare una progettazione coordinata sul territorio, che permetta di creare una rete continuativa
- Necessità di una nuova politica di mobilità dei servizi: nelle aree marginali/montane e navigazione laghi (integrazione oraria con le altre modalità di trasporto, non solo per domanda turistica)
- Creazione di aree «hot spot»: prevedere formule che possano incentivare l'aggregazione di imprese per l'acquisizione e la riconversione di aree dismesse in prossimità di aree logistiche/centri urbani per favorire la sosta temporanea di merci/persona in modo tale da accedere nelle fasce orarie di minor flusso di traffico e quindi evitare congestionamento stradale
- Incentivare la mobilità green: incrementare il numero e la capillarità delle stazioni di rifornimento GNL e l'utilizzo dell'idrogeno (la quarta corsia della tangenziale di Torino rappresenta un'occasione per avere delle prime infrastrutture per l'idrogeno sul corridoio Mediterraneo, inoltre Regione Piemonte ha recentemente avviato una strategia regionale per fare del Piemonte l'Hydrogen Valley italiana, in autunno è prevista la presentazione a Bruxelles)
- Prendere in seria considerazione le opportunità di valorizzazione delle vie navigabili, in particolare per il nodo di Casale Monferrato al fine anche di ridurre il congestionamento stradale (nel 2021 è stata siglata un'Intesa interregionale per la navigazione interna tra Emilia-Romagna, Veneto, Piemonte e Lombardia)
- Aprire un tavolo con tutti gli atenei creando un'agenzia territoriale per Asti-Alessandria per programmare il trasporto pubblico (le università, che sono dei poli attrattori di decine di migliaia di studenti e lavoratori, non hanno l'obbligo normativo del Mobility Manager, peraltro obbligatorio solo nei capoluoghi di provincia con più di 50.000 abitanti)

Si riporta infine un'analisi SWOT, con l'obiettivo di analizzare i margini di miglioramento del territorio piemontese in termini di accessibilità, sostenibilità e attrattività, tenendo conto: delle preziose risorse interne di cui già dispone e che rappresentano dei **punti di forza** su cui investire, a beneficio dell'intera regione; degli elementi strutturali di fragilità, anche a livello di governance, che rappresentano i principali **punti di debolezza** e quindi ostacoli nel percorso di evoluzione del territorio; delle potenziali **minacce** come condizioni che potrebbero verificarsi se non si applicano cambiamenti sostanziali; delle **opportunità** che il territorio potrebbe cogliere sfruttando le risorse di cui già dispone, anche approfittando di un periodo favorevole per i cambiamenti (i «punti di rottura» provocati dall'emergenza per la pandemia da Covid-19 rispetto alle tendenze consolidate negli anni, anche in termini di mobilità e trasporti, e i fondi stanziati dall'Europa e dal Governo italiano per la ripresa economica).

 PUNTI DI FORZA	 PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Posizione favorevole rispetto alle reti transeuropee di trasporto nelle direzioni Nord-Sud ed Est-Ovest (incrocio tra Corridoio Mediterraneo e Corridoio Reno-Alpi) ▪ Presenza di un rilevante numero di nodi multimodali (passeggeri e merci) ▪ Capillarità della rete stradale e ferroviaria ▪ Vocazione naturale come retroporto della Liguria ▪ Tessuto imprenditoriale ricco e resiliente nonostante le carenze infrastrutturali ▪ Forte vocazione all'export ▪ Valore paesaggistico/culturale del basso Piemonte (aree Unesco) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Forte presenza di zone rurali/scarsamente popolate ▪ Performance stradale/ferroviaria eterogenea, con forte deficit in quasi tutti i territori, ma particolarmente evidente nei territori del biellese, del cuneese e dell'astigiano ▪ Collegamenti infrastrutturali deboli ai valichi con la Liguria, la Francia e la Svizzera ▪ Assenza di un'area logistica nel Cuneese come "prolungamento" delle banchine liguri ▪ Eterogeneità delle prestazioni infrastrutturali dei nodi (sia aeroportuali che logistici), senza una visione d'insieme coordinata che ne valorizzi le specializzazioni ▪ Preponderante utilizzo della modalità stradale per mancanza di alternative, con pesanti conseguenze sulla sicurezza e sull'ambiente
 OPPORTUNITÀ	 MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adottare una visione di sistema, focalizzata sulle priorità di intervento essenziali a beneficio di tutta la regione (no localismo e no competizione) con soluzioni pragmatiche e finanziariamente sostenibili che facilitino le sinergie tra modalità di trasporto ▪ Implementare una governance integrata delle strutture aeroportuali e logistiche presenti sul territorio piemontese ▪ Potenziare il ruolo del Piemonte come piattaforma logistica di riferimento per la Liguria e per l'Europa (Alessandrino, Cuneese, Domodossola) ▪ Rafforzare le connessioni multimodali con la Liguria, la Francia e la Svizzera attraverso il miglioramento delle prestazioni infrastrutturali nelle sezioni di valico ▪ Potenziare le reti ferroviarie complementari attraverso l'adozione di modelli gestionali riferiti a bacini socioeconomici sovraprovinciali e ripristino delle linee sospese (in particolare nell'astigiano) per passeggeri e merci 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ancoramento a "progetti faraonici" che nel tempo non hanno dimostrato una reale sostenibilità progettuale e finanziaria ▪ Spopolamento, impoverimento dei servizi e perdita di attrattività per nuove imprese e cittadini con conseguente marginalità nelle relazioni nazionali e internazionali ▪ Isolamento dalle grandi direttrici di traffico nazionali ed europee e di competitività logistica (in particolare dei territori di Biella e Cuneo) ▪ Territorio di transito di grandi direttrici europee, incapace di catturare valore aggiunto ▪ Criticità importanti nelle sezioni di valico (sia stradale che ferroviaria) che limitano l'efficienza del trasporto e la salvaguardia della sostenibilità ambientale del territorio ▪ Incremento dei costi sociali e ambientali legati all'inefficienza dei servizi di trasporto con ricadute economiche importanti ▪ Sofferenza delle imprese esportatrici

Report realizzato da Unioncamere
Piemonte con il supporto tecnico
scientifico di



UNIONTRASPORTI



Agosto 2022