

# Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte

PRESENTAZIONE DI SINTESI

*Webinar, 29 settembre 2022*

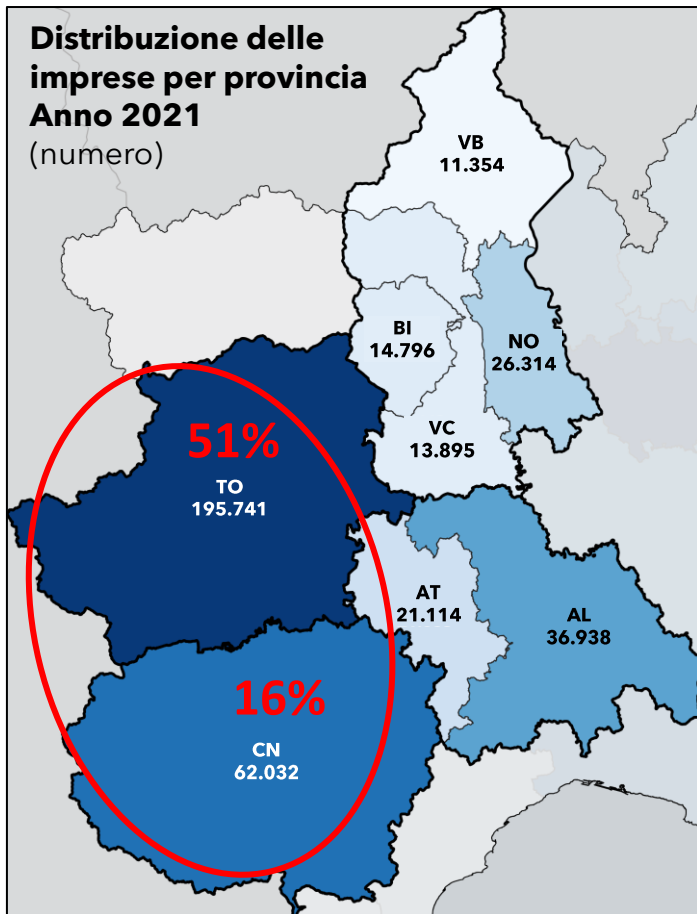


UNIONTRASPORTI

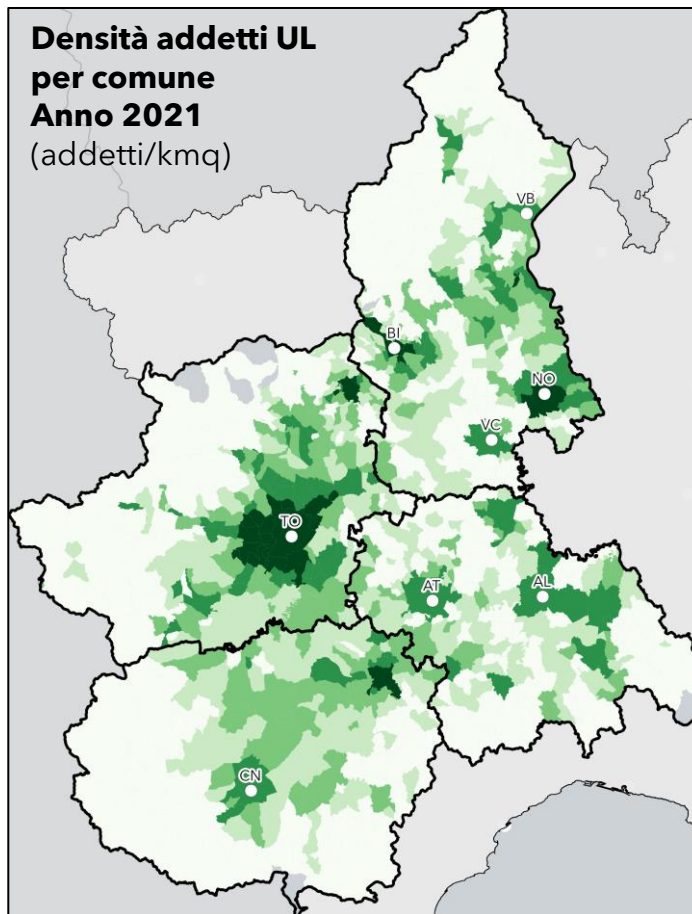


PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE  
Fondo di Perequazione  
2019-2020

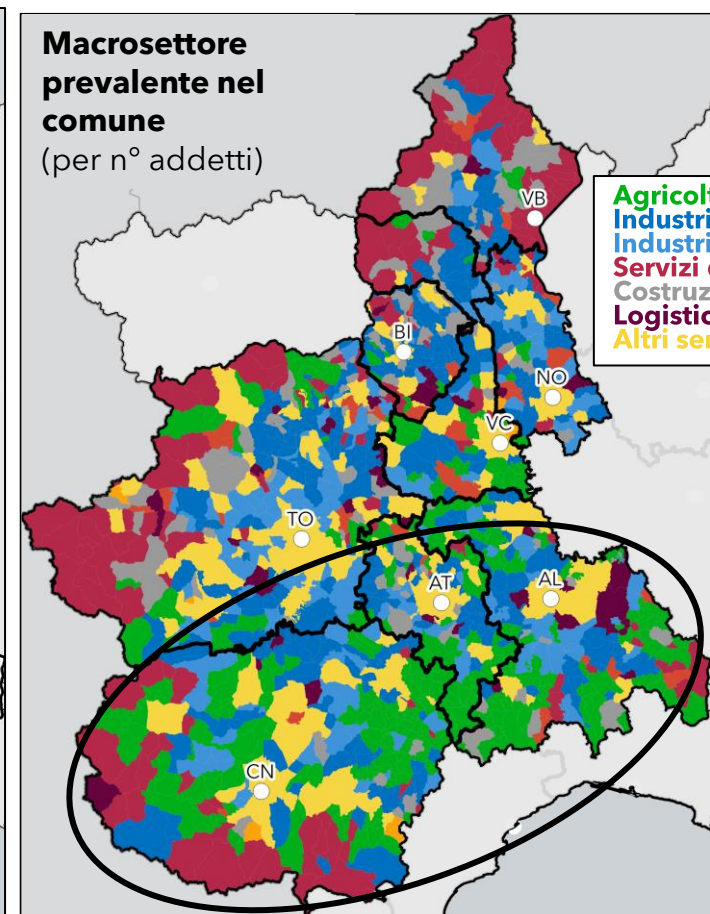




**382.184 imprese attive**  
(28% del Nord Ovest)



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



Una spiccata **specializzazione nel settore dell'agricoltura**

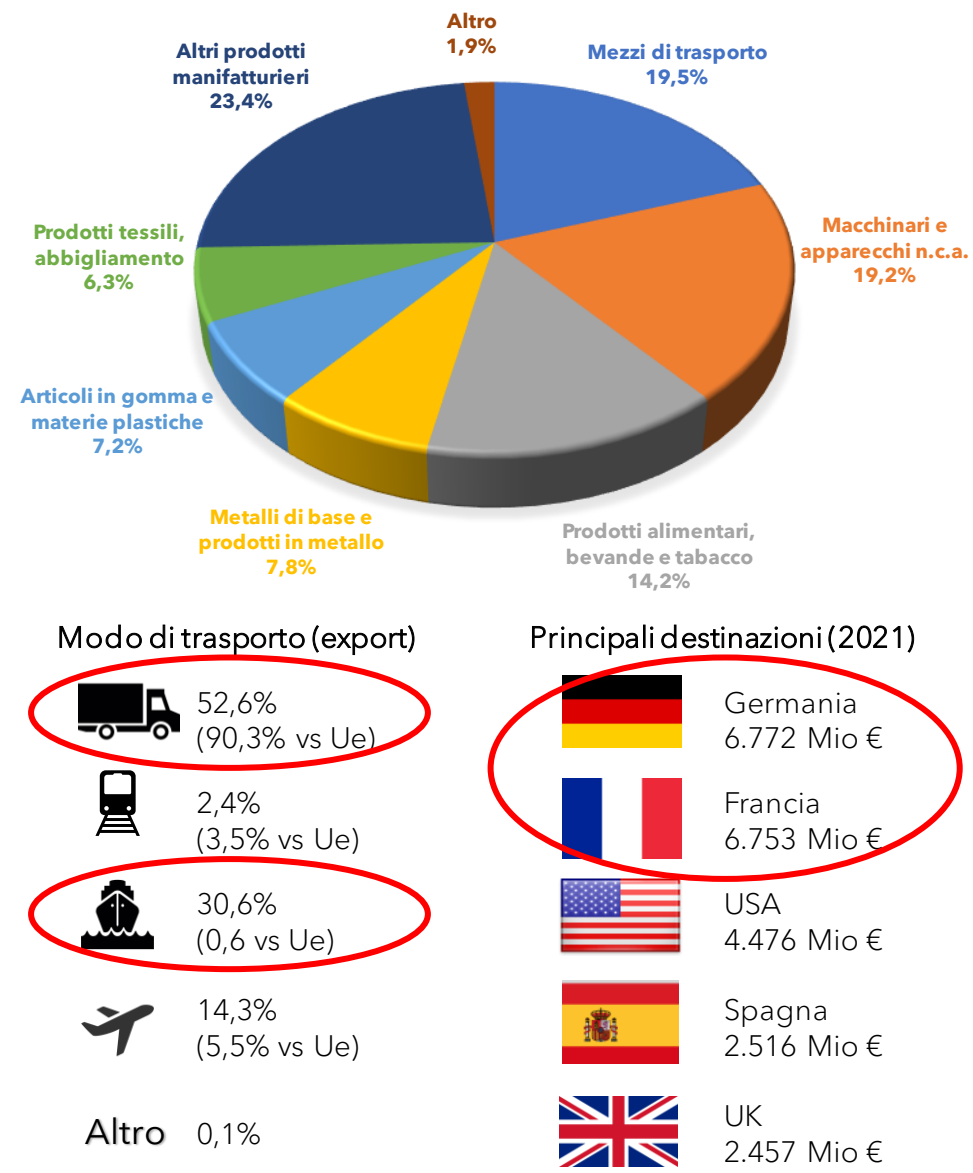
- **95% micro imprese** (fino a 9 addetti) e **4% piccole imprese** (10-49 addetti)
- **5a regione italiana per ricchezza prodotta** (127 Mrd €, 8% PIL Italia, 23% PIL Nord Ovest)
- **77% zone rurali/scarsamente popolate**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere

- Le esportazioni contribuiscono per circa **1/3** alla formazione del **PIL regionale**
- 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
- Il **55%** del commercio estero è diretto **verso l'Ue27** (post Brexit)
- Le province di **Torino e Cuneo formano il 60% dell'export regionale** (Torino 42% e Cuneo 18%).
- Nel 2021 le esportazioni** 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%)
- 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%)

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

## Focus sull'export

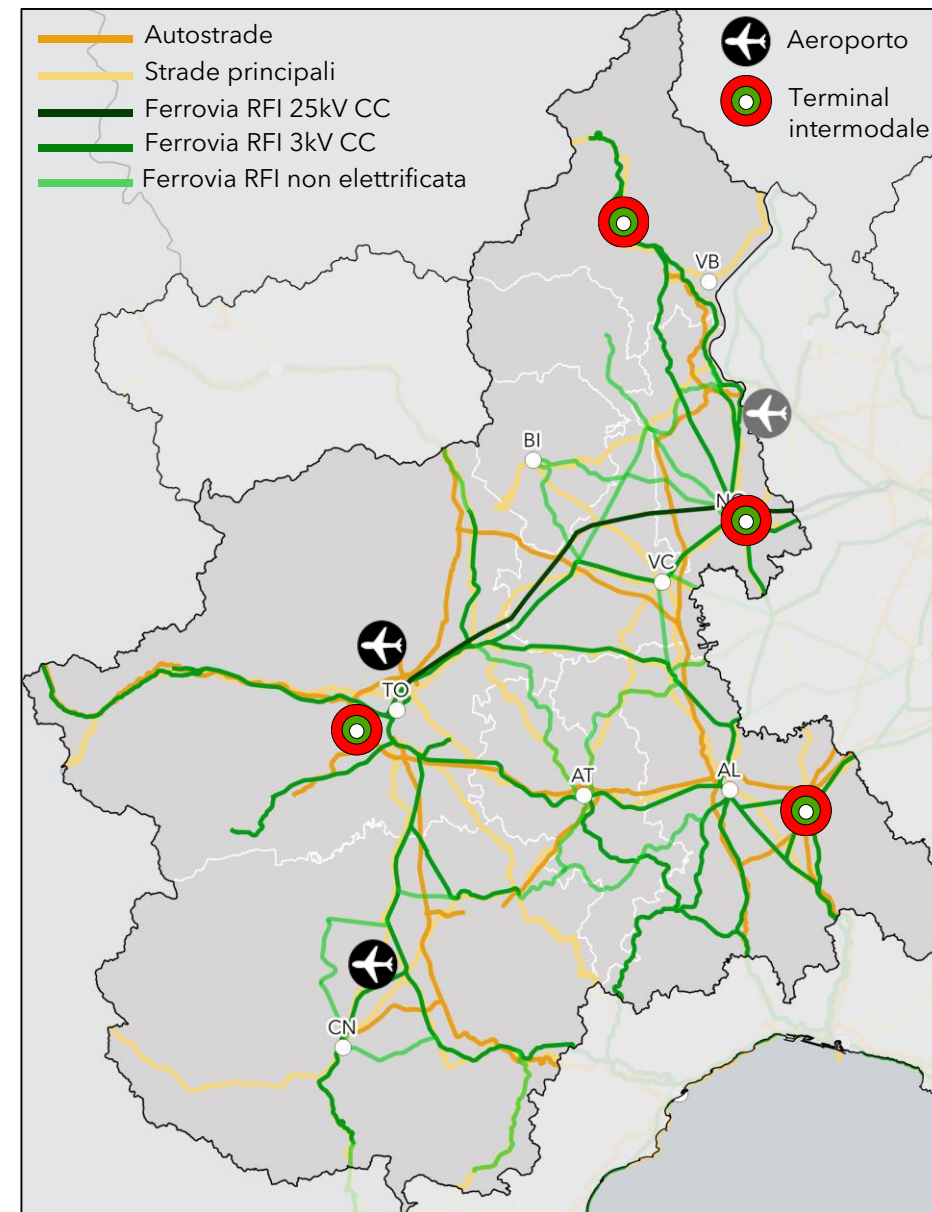


- **14.500 km di rete stradale** di cui il 6% autostrade e l'11% strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **1.880 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 71% elettrificata (66% a 3kV CC e 5% a 25kV CC ) e il 40% a doppio binario
- **2 aeroporti piemontesi + 1 lombardo** (statistiche 2021)

	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



## Valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale attuale regionale nel contesto nazionale.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	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°)	



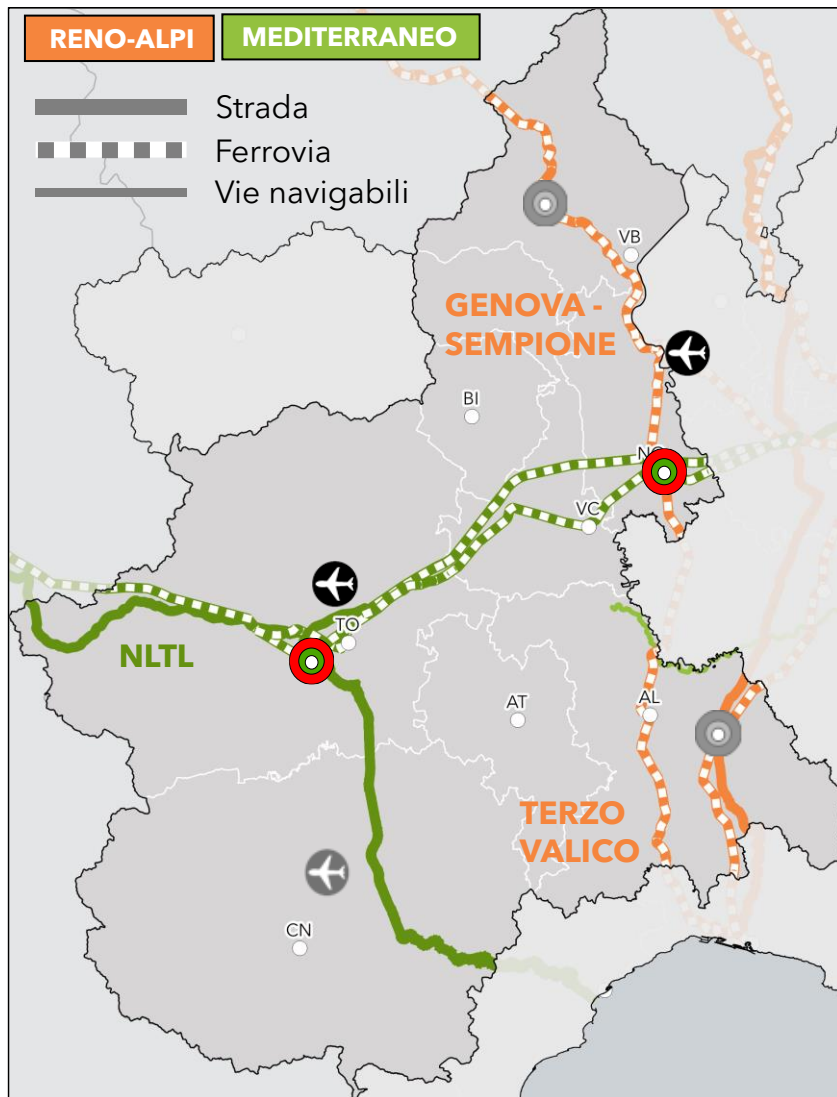
**Forte deficit infrastrutturale nelle province di BIELLA (stradale/ferroviario) e CUNEO (logistico/aeroportuale).**

**Tutte le province** presentano **un potenziale importante** che potrebbe essere valorizzato attraverso interventi mirati, tenendo conto di **una visione organica regionale**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

- **2 aeroporti, non adeguatamente valorizzati a livello regionale**, a causa di scompensi prestazionali, soprattutto dello scalo cuneese, rispetto ad altri aeroporti nel panorama nazionale.
- **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), ma **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**.

**Una posizione privilegiata** nelle reti di trasporto transeuropee (TEN-T): **2 Corridoi del Core Network** tracciano le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest e si intersecano nel **nodo di Novara**.



**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).

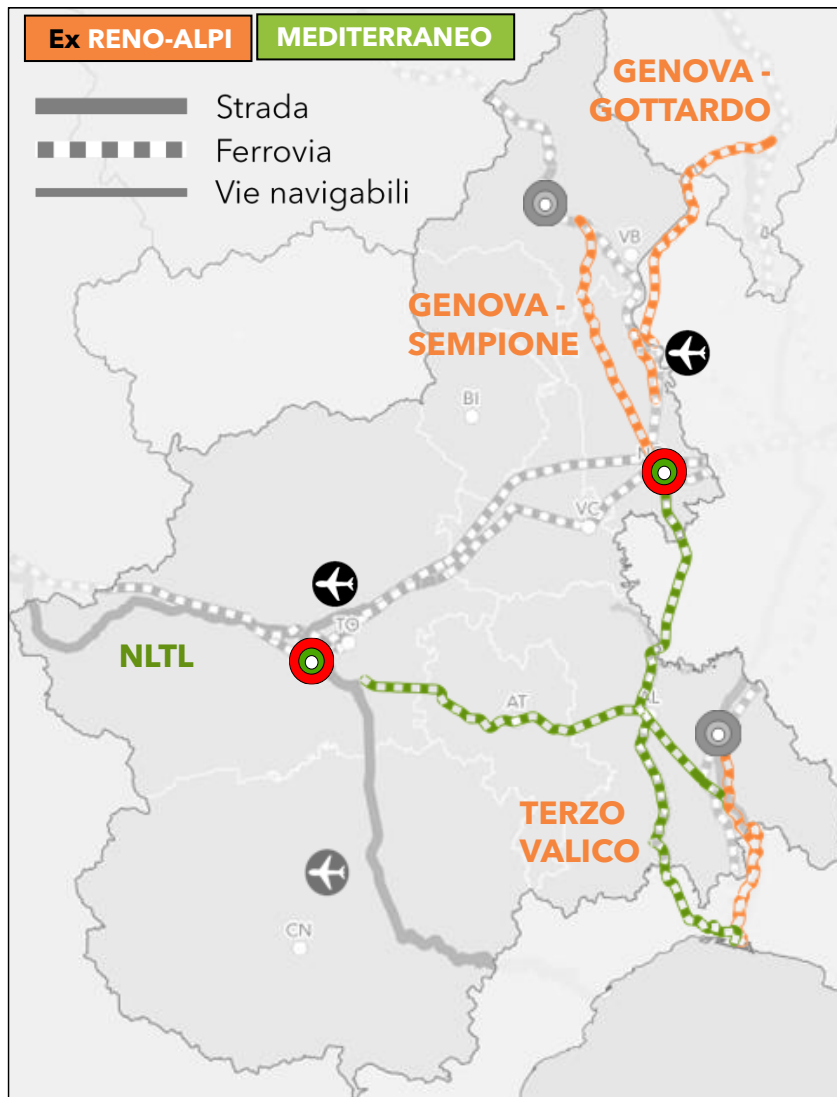
**MEDITERRANEO:** il **progetto ferroviario chiave in Piemonte** è la **Nuova Linea ferroviaria Torino Lione - NLTL**. La nuova linea, per merci e passeggeri, è lunga circa 270 km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia.

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.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

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.

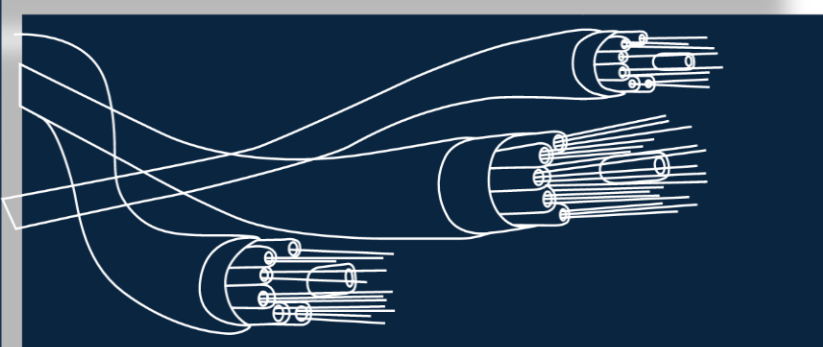
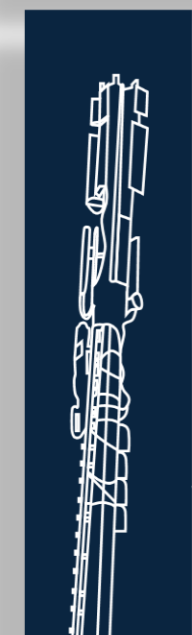
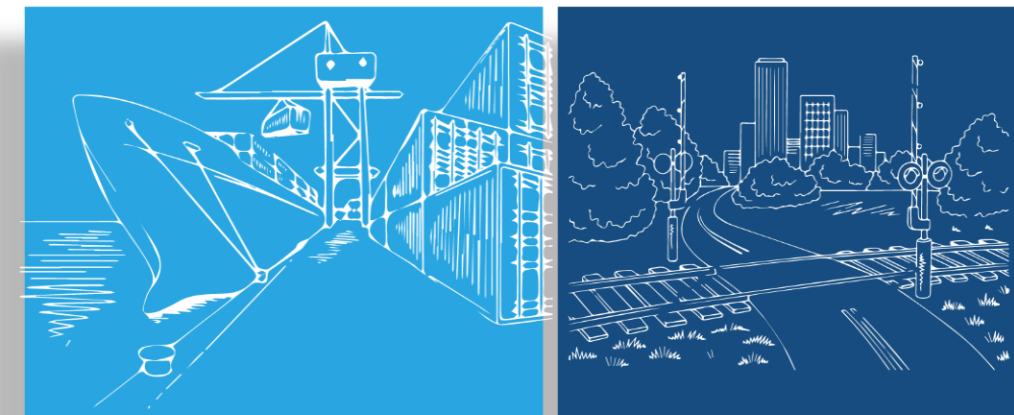
Le **principali linee** della rete Extended Core che ricadono **in Piemonte** (evidenziate nella mappa):

#### **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










- **Quadro degli interventi programmati a livello nazionale** di interesse per la regione Piemonte, che mette anche in evidenza lo stato delle opere (tra le principali fonti: SILOS, CdP Anas e RFI con MIMS, Allegato al DEF 2022, PNRR, DPCM Opere Commissariate)
- **Esigenze del sistema imprenditoriale** emerse a livello territoriale attraverso l'attività di concertazione
- **Analisi per macro obiettivi** di valenza regionale tenendo conto di una «vision regionale» (le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale e necessitano di una concertazione sovraregionale)
- **Selezione delle priorità infrastrutturali** attraverso dei «criteri oggettivi minimi di priorità» (tra i quali, lo scopo e la rilevanza territoriale dell'opera, la possibilità di agire nel breve, medio o lungo periodo, le esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento) a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- **Gerarchizzazione delle opere (3 gradi di priorità: **Priorità 1**, **Priorità 2** e **Priorità 3**)** con focus sulle opere con un **alto livello di priorità (Priorità 1)**, ritenute di maggiore urgenza nel contesto regionale e per le quali sono state sviluppate delle **schede di dettaglio**, nell'ottica di scegliere strategicamente un numero limitato di opere su cui concentrare al massimo l'attenzione.

 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

 <b>OPERE STRADALI</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (Mio €)</b>	<b>RISORSE</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
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).

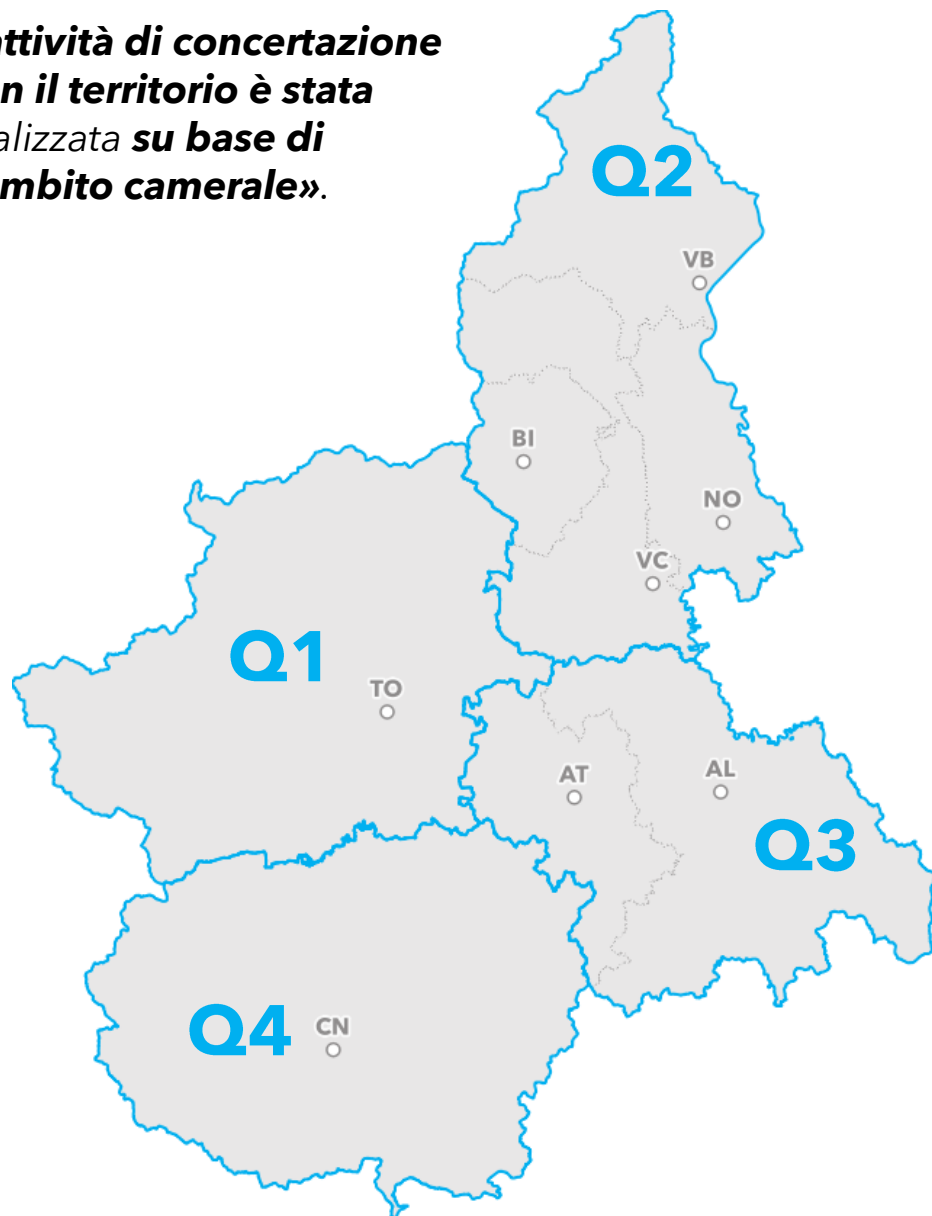
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 <b>OPERE STRADALI</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (Mio €)</b>	<b>RISORSE</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
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**

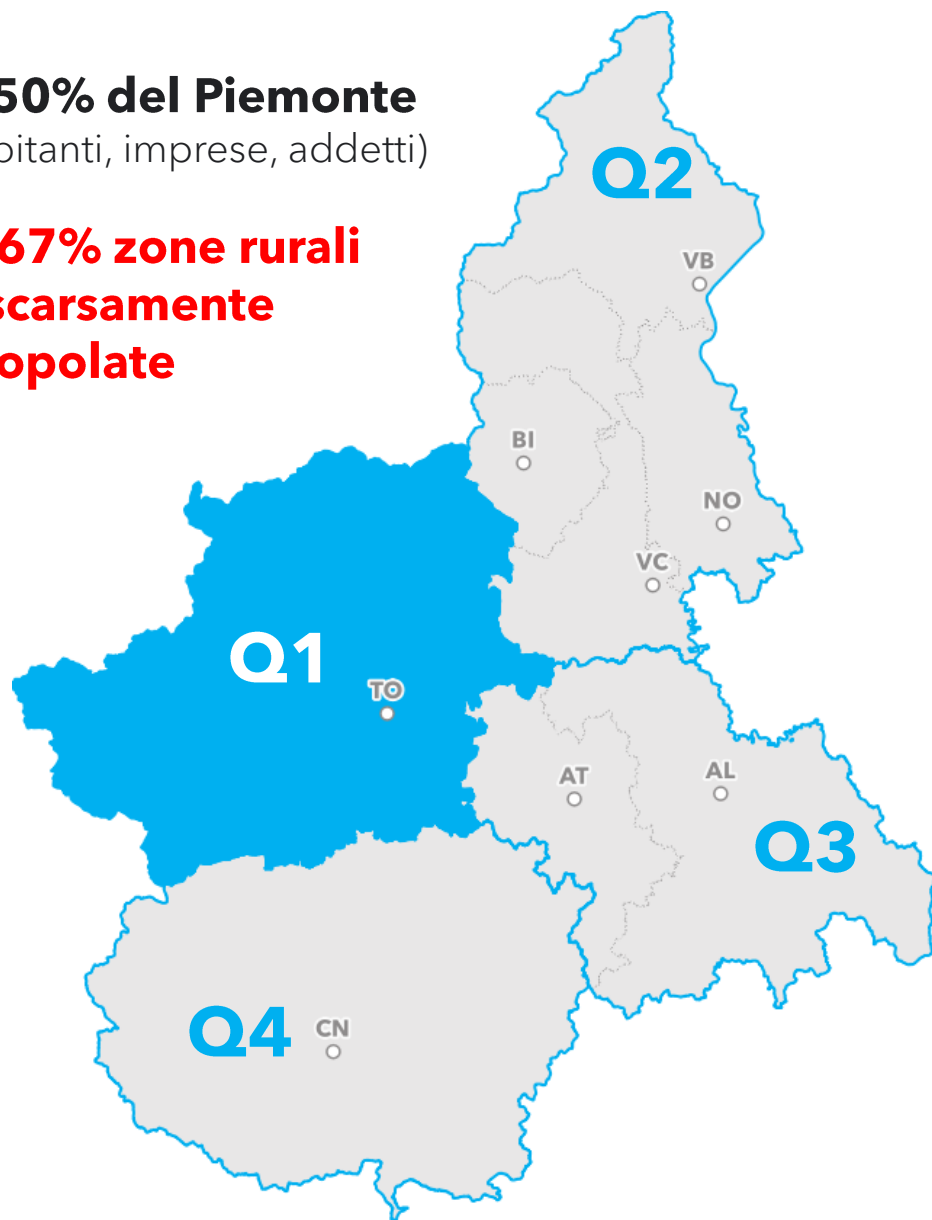
(Province di Alessandria e Asti)

- **Q4. Quadrante Sud Occidentale**

(Provincia di Cuneo)

~50% del Piemonte  
(abitanti, imprese, addetti)

~67% zone rurali  
/scarsamente  
popolate



## Q1. Quadrante metropolitano

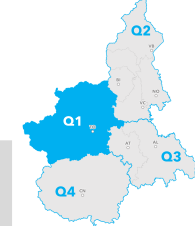
**Ruolo del nodo di Torino in prospettiva** (completamento Torino-Lione), non come stazione secondaria, ma protagonista **del Corridoio europeo Mediterraneo** e delle relazioni commerciali con i territori ad Ovest e ad Est.

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 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 determinati requisiti di capacità e di velocità.

### EFFICIENTAMENTO NODO DI TORINO E HINTERLAND

- **Fluidificare la viabilità del nodo di Torino** (massima efficacia della tangenziale, cintura torinese)
- **Efficientare il sistema ferroviario metropolitano** (Torino polo centrale della regione)
- **Potenziare le relazioni Torino-Canavese-Valle d'Aosta** (riequilibrare l'accessibilità ai servizi nei territori decentrati)

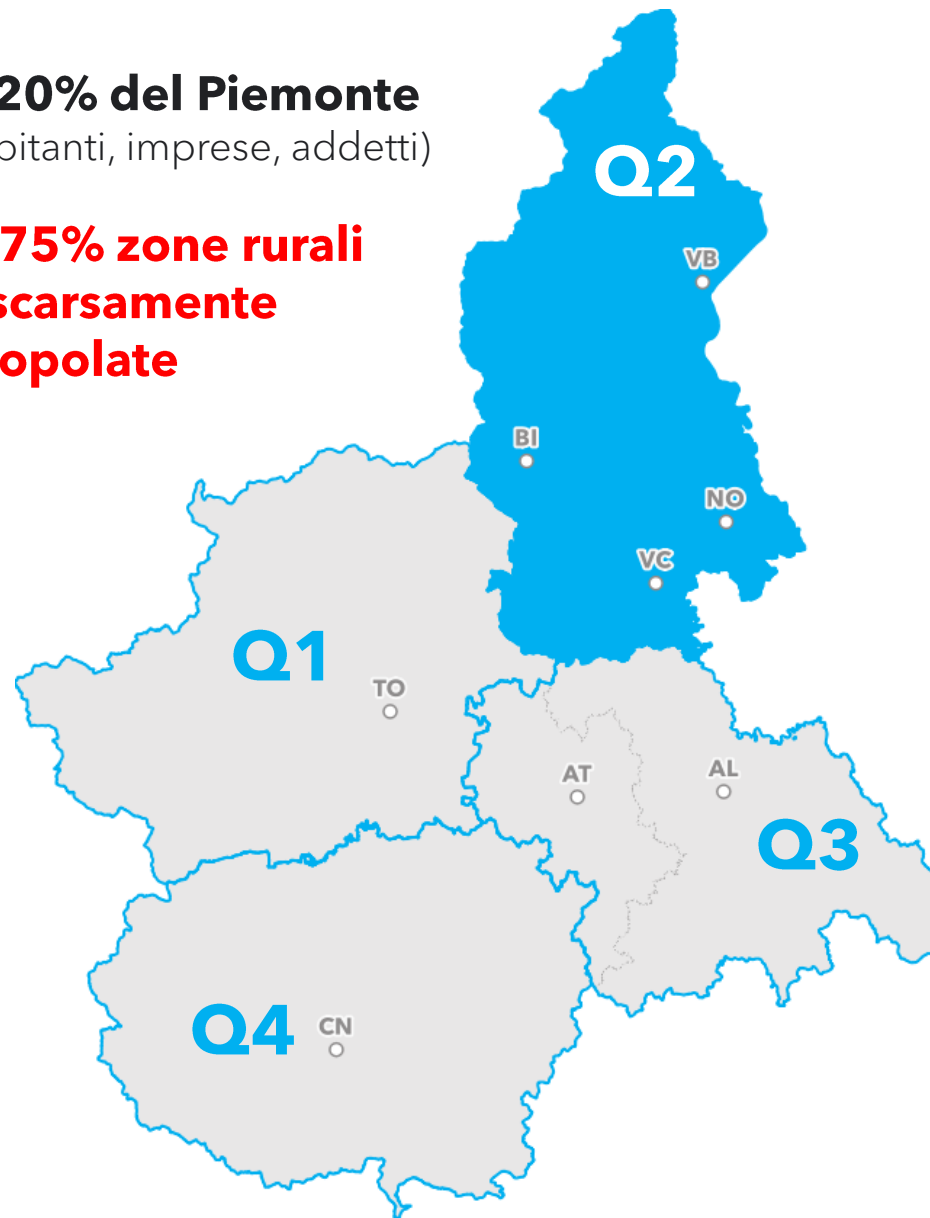
# Q1. Sintesi esigenze territoriali



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

~20% del Piemonte  
(abitanti, imprese, addetti)

~75% zone rurali  
/scarsamente  
popolate



## Q2. Quadrante Nord Orientale

«**Regione cerniera**» tra Lombardia e Piemonte e tra Piemonte e Svizzera, posizione baricentrica tra Europa nord-occidentale e Mediterraneo. **Natura fortemente policentrica**: 4 territori con prestazioni infrastrutturali eterogenee, ruolo dominante novarese (crocevia 2 Corridoi europei); deficit biellese (assenza assi autostradali, linee non elettrificate e singolo binario), limitate relazioni con il resto del Piemonte (direttrice Torino-Milano).

### CONNESSIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA

- **Accessibilità Sempione (IT/CH)**, stradale/ferroviaria lato Italia
- **Nodo di Novara (collegamenti merci)**
- **Valorizzazione scalo ferroviario di Domo2**
- **Potenziamento SS34 del Lago Maggiore** (unico collegamento merci con il Canton Ticino)

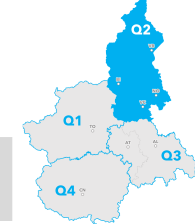
### ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE

- **Collegamento Novara-Vercelli** e tangenziale di Novara
- Adeguamento **rete viaria biellese**
- Relazioni con **sponda lombarda/Malpensa** (strada/ferrovia)

### POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI

- **Rete ferroviaria biellese** e collegamenti con TO e MI

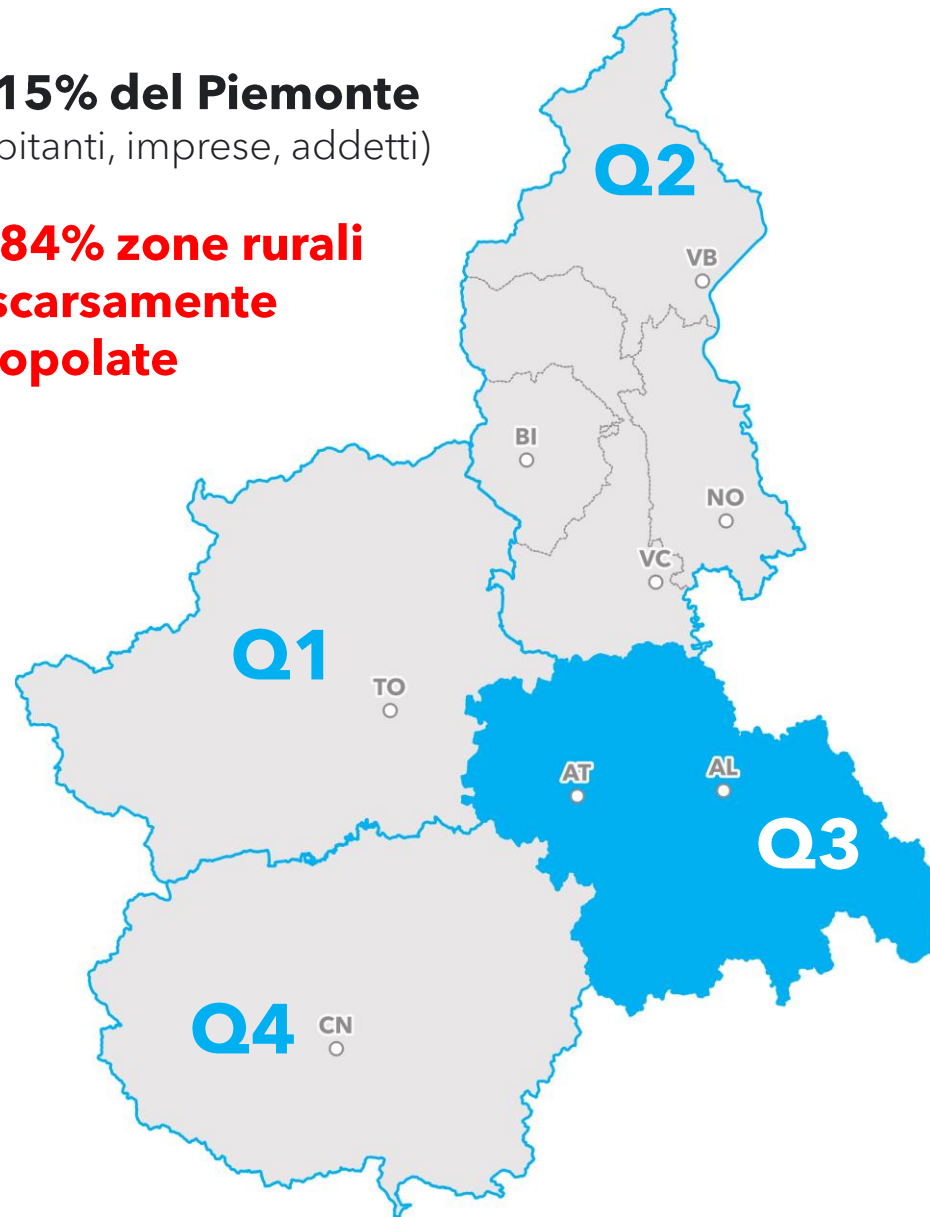
## Q2. Sintesi esigenze territoriali



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

~15% del Piemonte  
(abitanti, imprese, addetti)

~84% zone rurali  
/scarsamente  
popolate



## Q3. Quadrante Sud Orientale

**Vocazione naturale come retroporto della Liguria - ZLS Porto e retroporto di Genova.** La realizzazione del Terzo Valico (2024) rende urgente l'efficientamento della zona logistica dell'Alessandrino imperniata sull'hub pluriregionale di **Rivalta Scrivia** (elevato livello di sofferenza) e dall'Università del Piemonte Orientale (polo tripolare AL-VC-NO) penalizzato da una scarsa accessibilità e carenza di servizi.

Considerare **ambiti socio-economici trasversali**: fra Piemonte, Lombardia e Liguria esiste un sistema di direttrici molto complesso che può essere funzionale e complementare al TEN-T (Corridoio Reno-Alpi).

### EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE

- Accessibilità stradale al **polo logistico dell'Alessandrino** (potenziamento delle uscite autostradali)

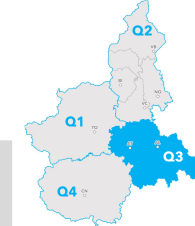
### ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE

- Completamento A33 e opere connesse, **collegamento Sud-Ovest della Città di Asti**

### POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI

- Ripristino linea **Asti-Casale Monferrato-Mortara** (capacità Reno-Alpi)
- Ripristino **linee ferroviarie sospese nell'Astigiano** (area UNESCO) a fini non solo turistici

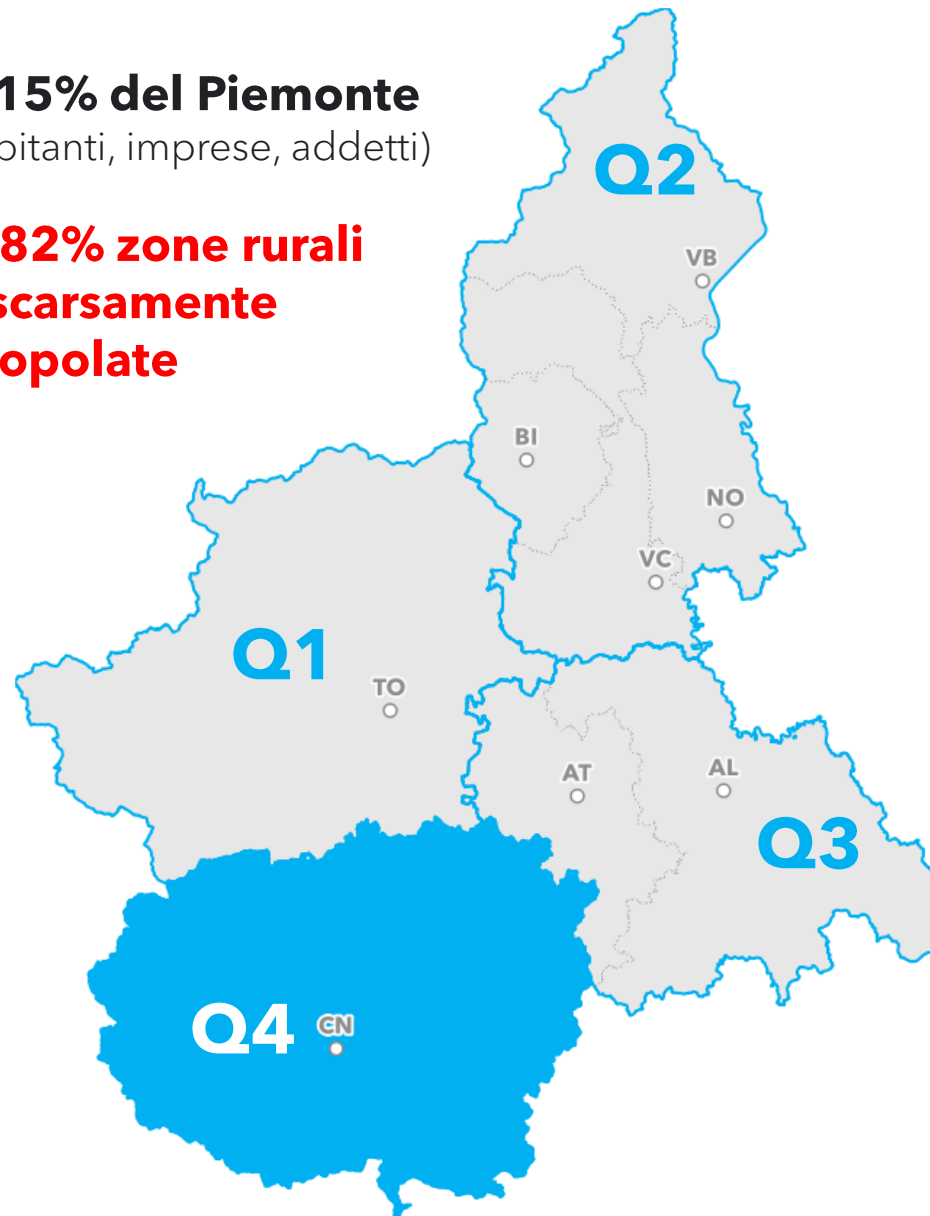
# Q3. Sintesi esigenze territoriali



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

~15% del Piemonte  
(abitanti, imprese, addetti)

~82% zone rurali  
/scarsamente  
popolate



## Q4. Quadrante Sud Occidentale

Ruolo di **cerniera tra due direttrici**: direzione **Nizza e sud della Francia** (con cui detiene forti legami storici, territoriali, commerciali); direzione **Savona e i porti liguri** (piattaforma Maersk di Vado Ligure, operativa da fine 2019). Un ricco e vitale tessuto imprenditoriale nonostante la scarsa dotazione infrastrutturale. Necessità di **ridefinire una posizione distintiva nel campo della logistica e dei trasporti** (distretto frutticolo). Annosi temi riguardano le **connessioni con la rete autostradale nazionale**, 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.

### ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE

- Completamento **A33 Asti-Cuneo**
- **Adeguamento trafori e valichi**: SS20, SS21, SS28
- **Tangenziale di Fossano** e **SP662** Cherasco-Saluzzo-Savigliano

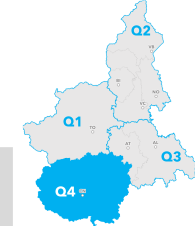
### EFFICIENTAMENTO LOGISTICA BASSO PIEMONTE

- Linea ferroviaria **Torino-Fossano-Mondovì-Savona**
- Linea ferroviaria **Savigliano-Saluzzo-Cuneo**
- **Polo logistico cuneese**

### POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI

- Linea ferroviaria **Alba-Bra-Cavallermaggiore**

# Q4. Sintesi esigenze territoriali



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

# 4 AMBITI TERRITORIALI
























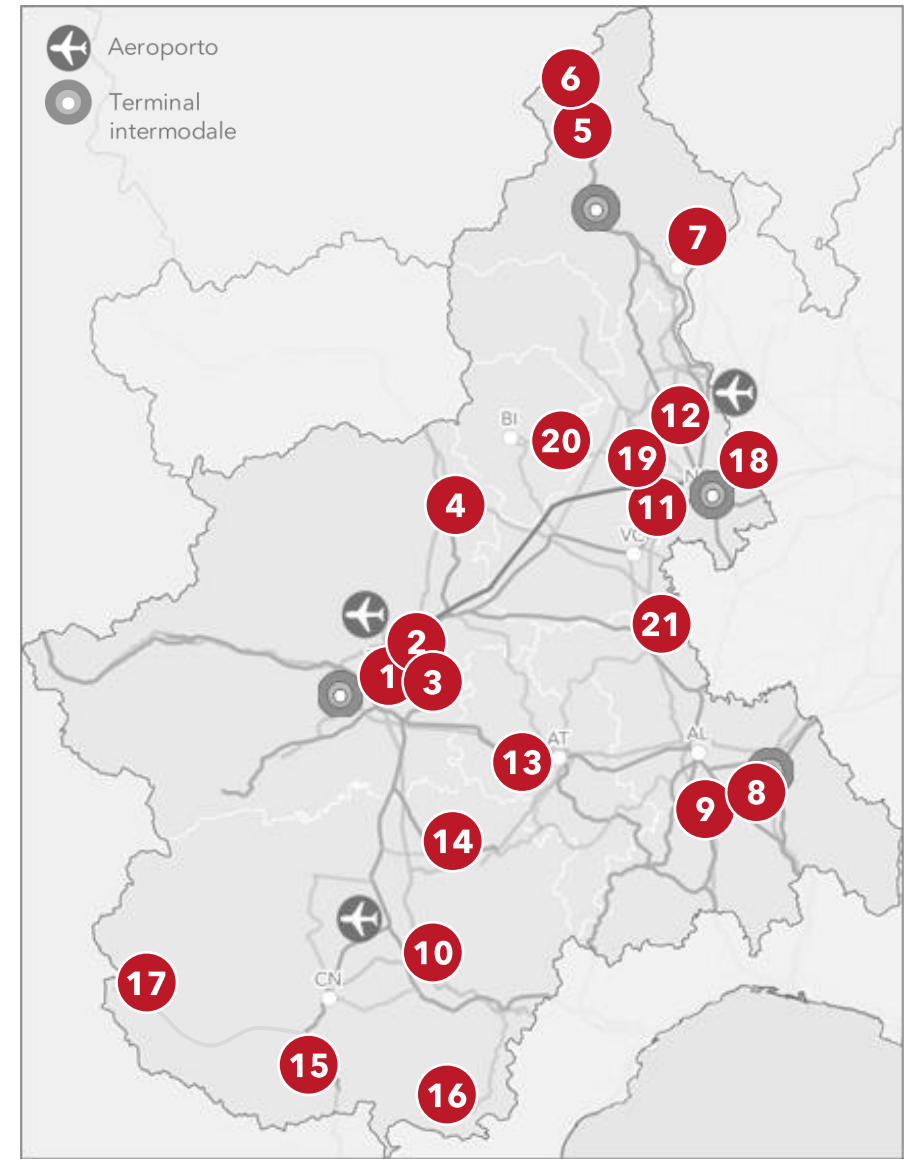
## 1 VISION REGIONALE

# MACRO OBIETTIVI

- 1 EFFICIENTAMENTO DEL NODO DI TORINO E HINTERLAND
- 2 CONNESSIONI PLURIMODALI CON LA SVIZZERA
- 3 EFFICIENTAMENTO LOGISTICA DEL BASSO PIEMONTE
- 4 ADEGUAMENTO E CHIUSURA DELLE MAGLIE DI RETE
- 5 POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE ESISTENTI

# 21 OPERE DI PRIORITÀ 1

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

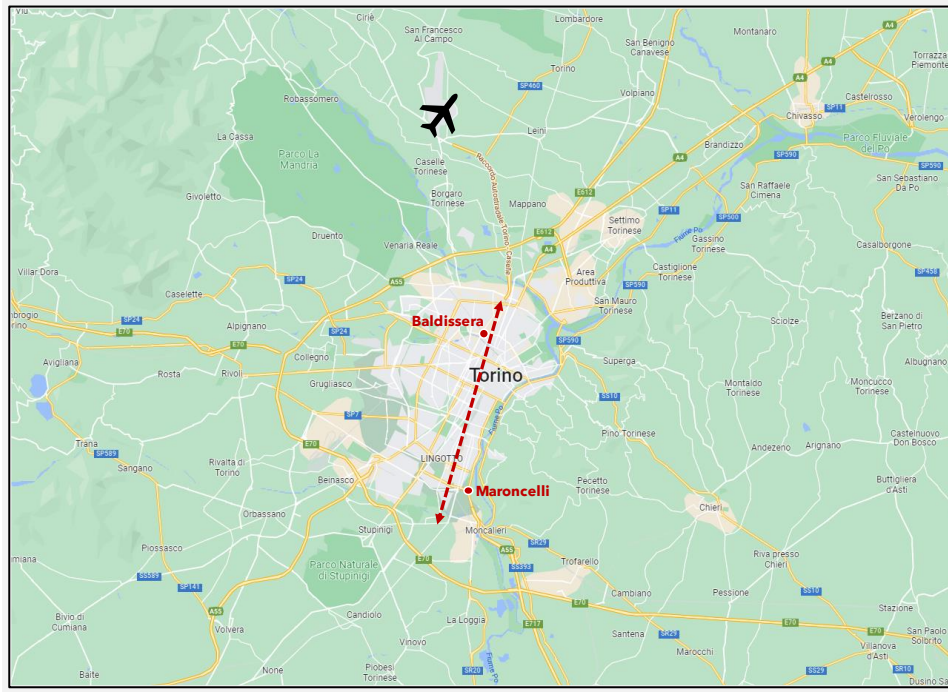


Nota: la numerazione da 1 a 21 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, non rappresenta una graduatoria.

N° 1



**Opera**  
**ATTRaversAMENTO VELOCE DI TORINO IN DIREZIONE NORD-SUD**



<b>Costo</b>	-	Mio €
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

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.

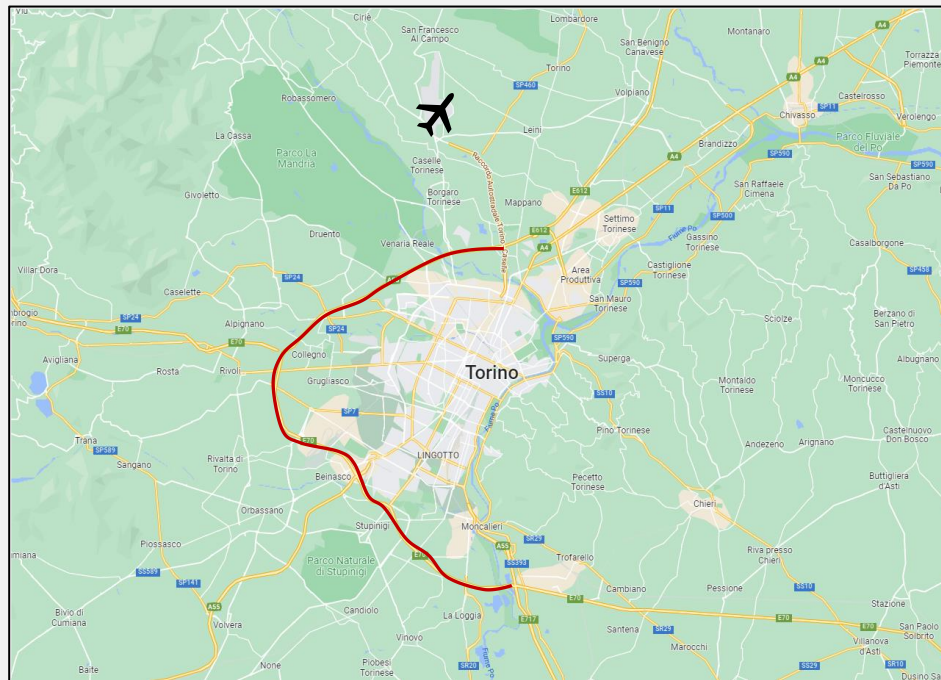
**Azioni**

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**



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

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**

**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.

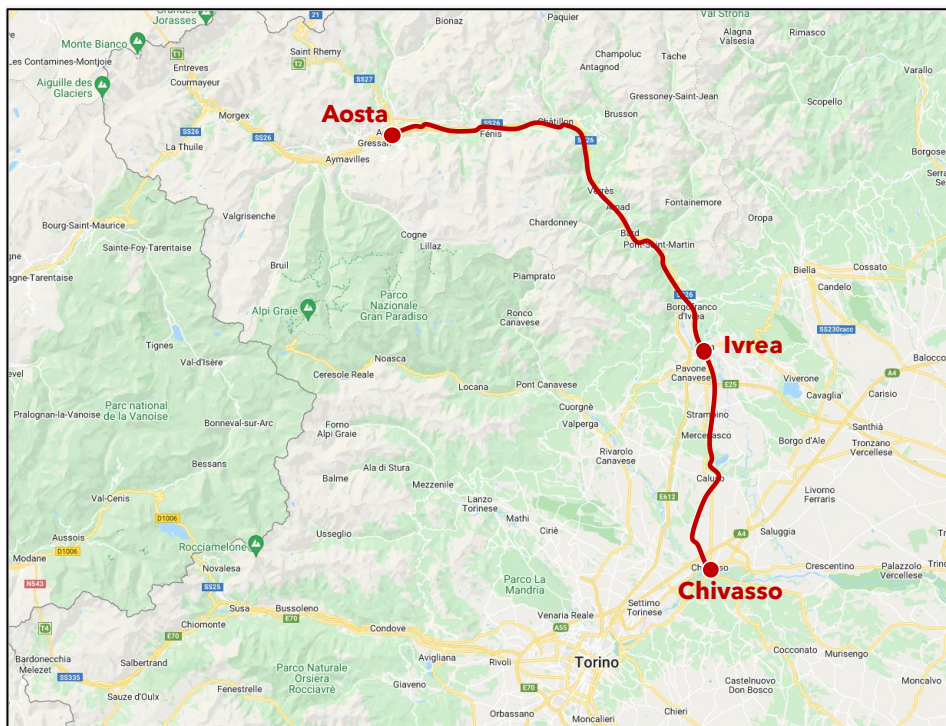
<b>Costo</b>	3.700	Mio €
<b>Copertura</b>	49	%
<b>Fine lavori</b>	2032	
<b>Criticità</b>	Tecniche (4 ipotesi di tracciato)	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 4



**Opera**  
**FERROVIA**  
**TORINO-IVREA-AOSTA**



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

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

**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'elettrificazione 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'elettrificazione 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.

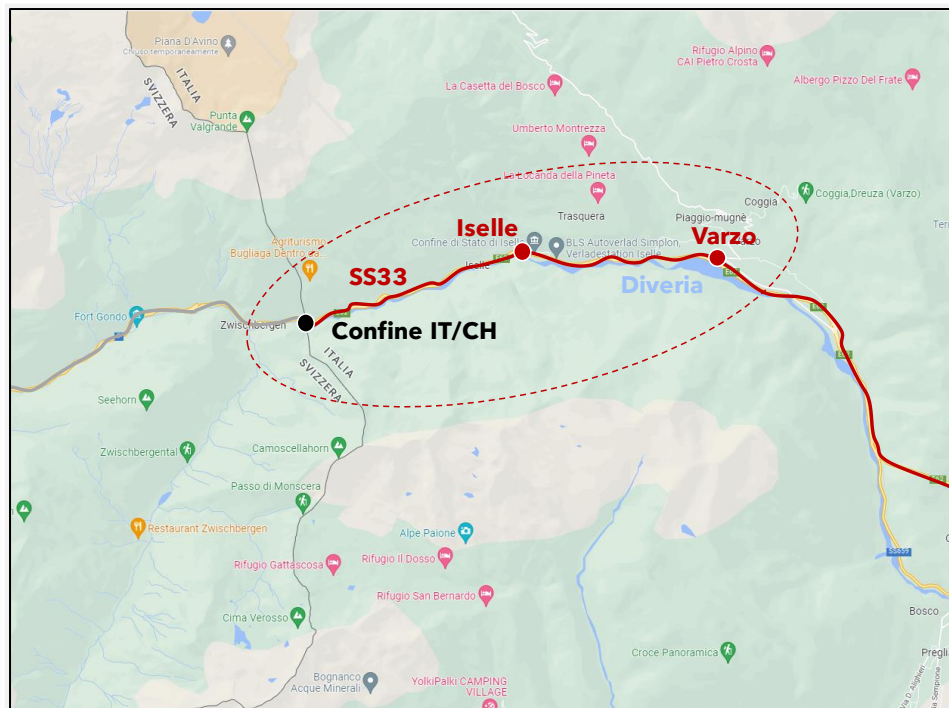
**Azioni**

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).

N° 5



**Opera**  
**ADEGUAMENTO**  
**SS33 DEL SEMPIONE**



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

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.

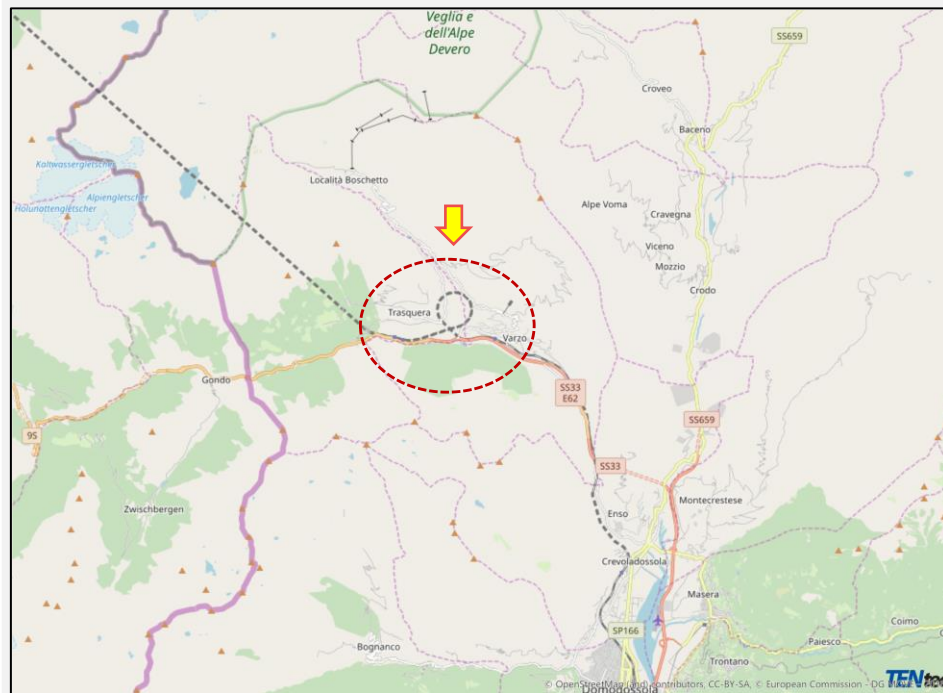
**Azioni**

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**



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

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**

**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).

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

**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).

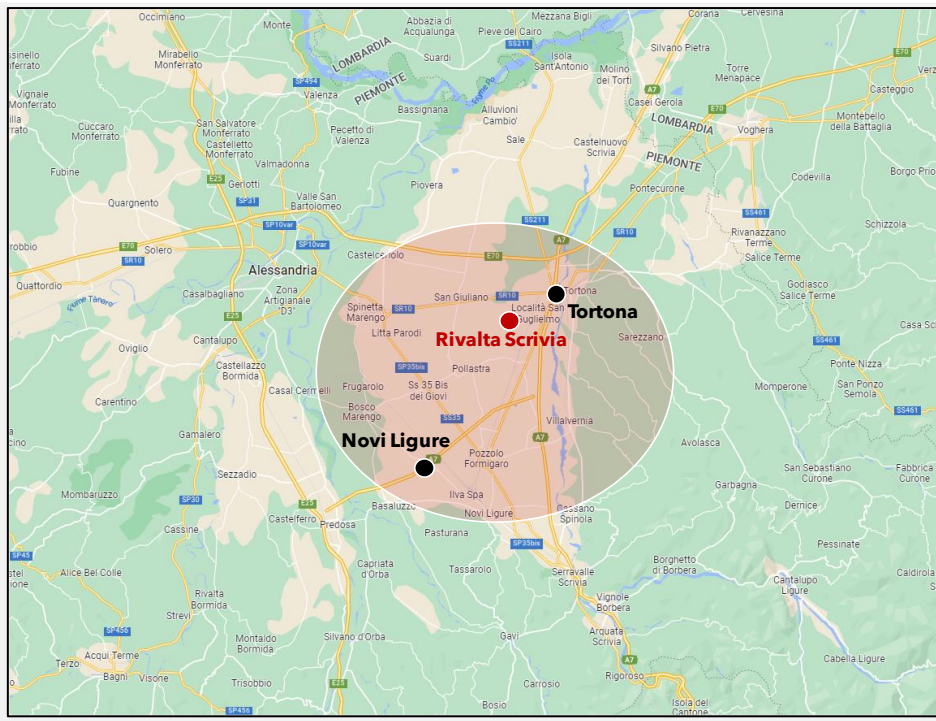
**Note** AdP tra Enti territoriali (D.P.G.R. n° 52 del 09/07/2018).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 8



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



<b>Costo</b>	-	Mio €
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>		

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-Novi-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-Novì Ligure (SS211). Rafforzare e consolidare l'esistente con progetti concreti e finanziabili.

**N° 9**



**Opera**  
**NUOVO CASELLO**  
**DI PREDOSA**

**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.

<b>Costo</b>	15	Mio €
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	

**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.

**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**

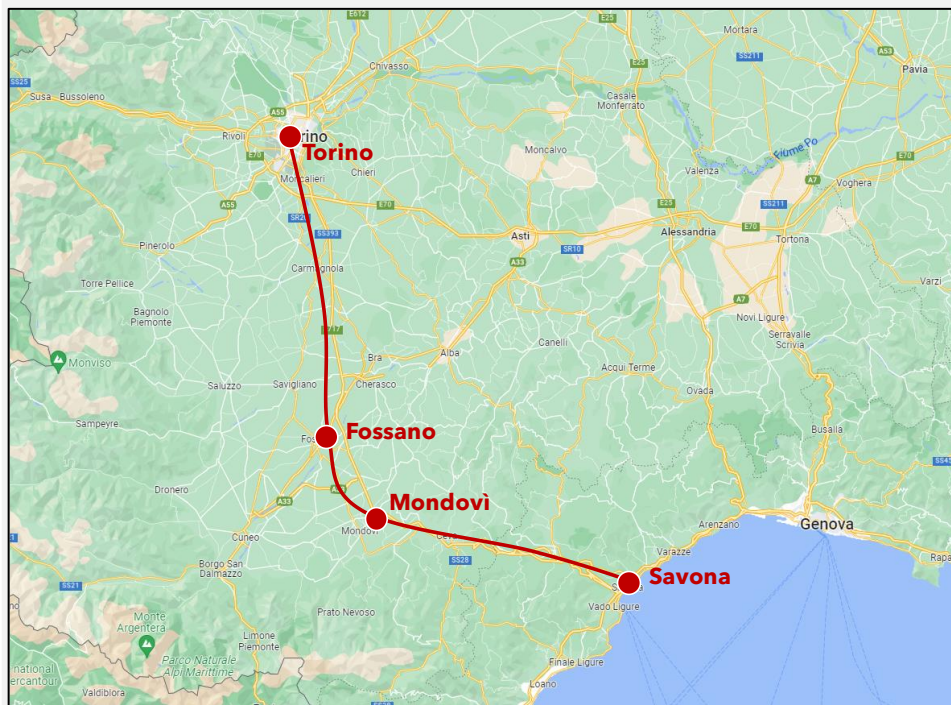
Creare i presupposti per raccordare, in modo opportuno, questa infrastruttura ai territori piemontesi e liguri.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 10



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



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

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.

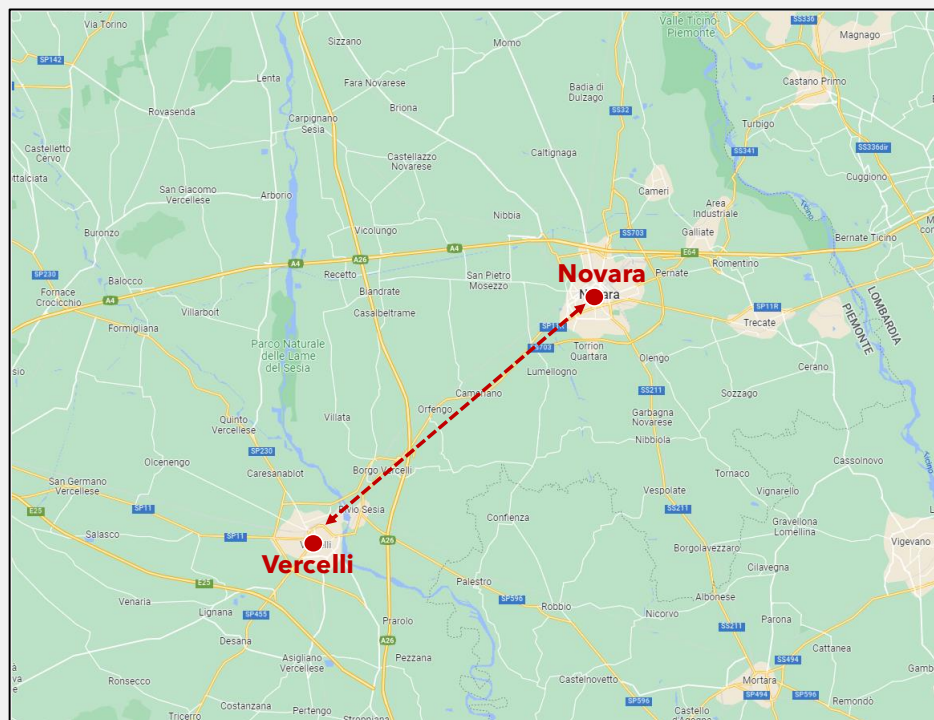
**Azioni**

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**



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

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).

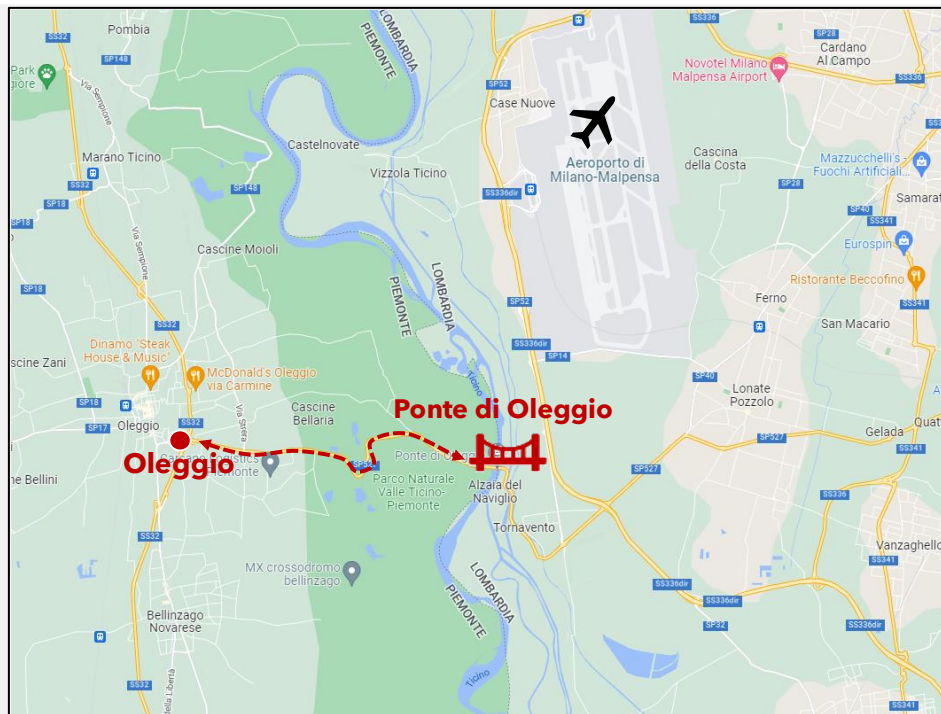
**Azioni**

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**.

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

**Benefici**

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

**Azioni**

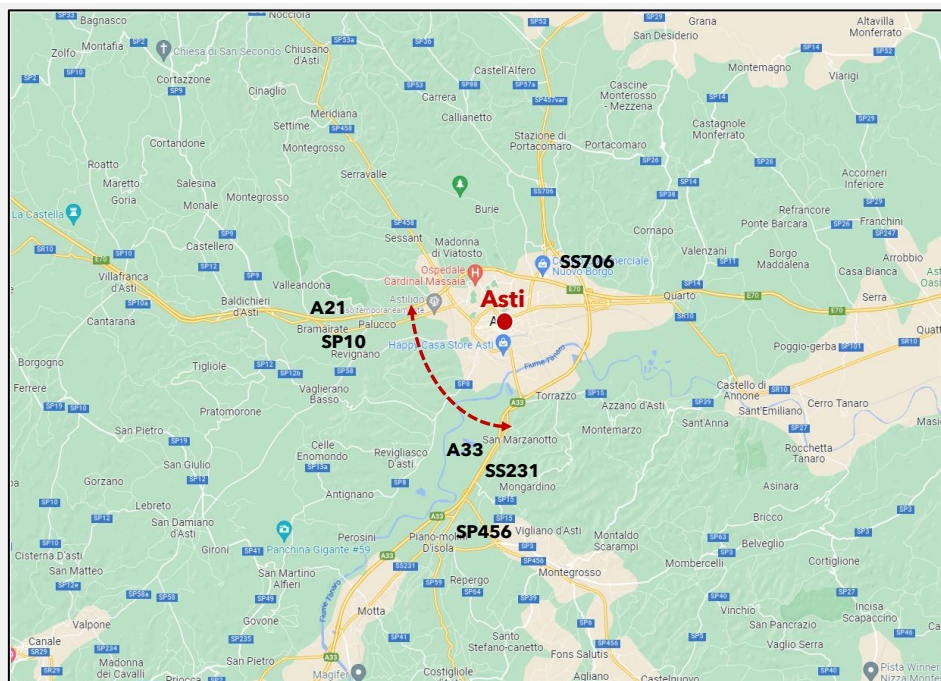
È necessaria una spinta politica per accelerare l'avanzamento dell'iter progettuale sia della provinciale sia del ponte.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 13



**Opera**  
**COLLEGAMENTO SUD-OVEST DELLA CITTÀ DI ASTI**



<b>Costo</b>	100	Mio €
<b>Copertura</b>	40	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	

**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



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

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

**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.

### 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'ammodernamento 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.

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.

**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.

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

**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.

**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.

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

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.

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

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

N° 18



## Opera TANGENZIALE FERROVIARIA DI GALLIATE



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

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

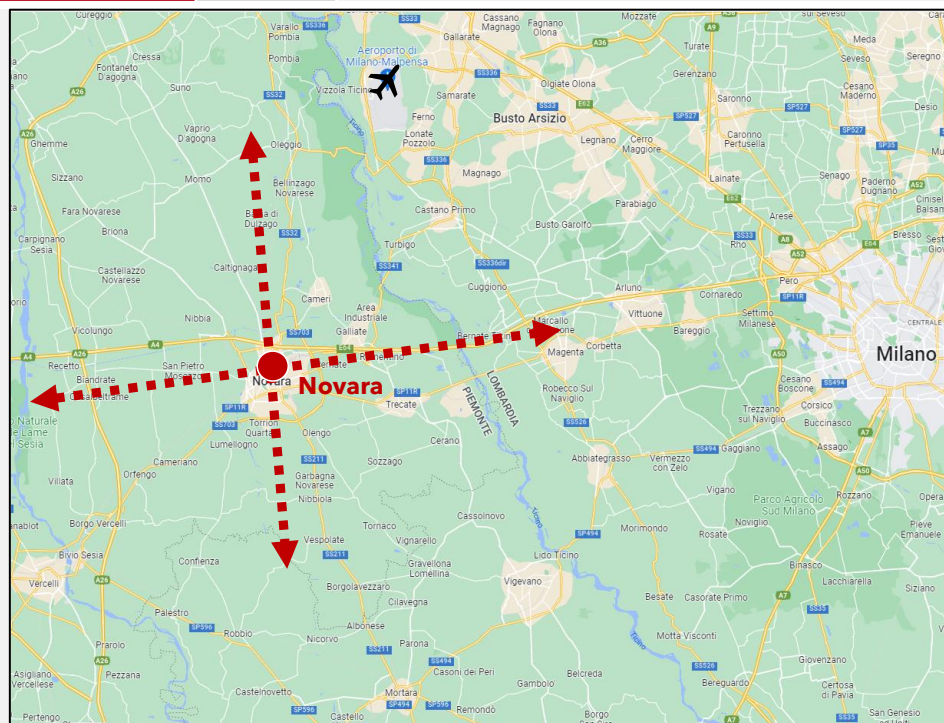
Accelerare la risoluzione delle criticità, principalmente di natura tecnico-progettuale, essendo parte di un intervento più complesso.

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)



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

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.

N° 20

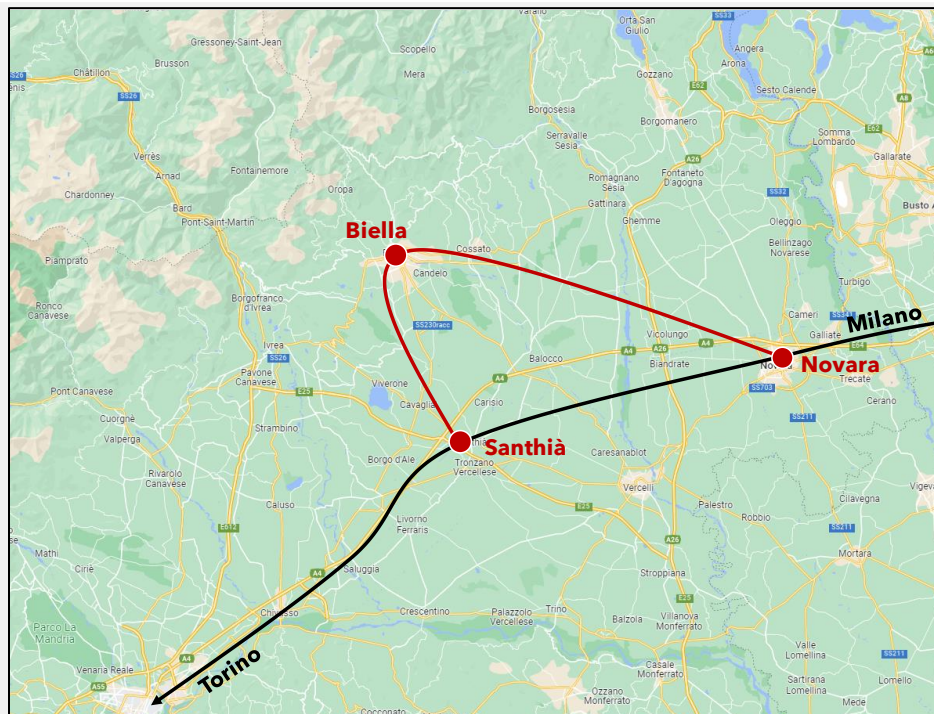


**Opera**  
**ADEGUAMENTO LINEA SANTIÀ-  
BIELLA-NOVARA**

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**PROGETTO / LAVORI  
IN CORSO**

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



**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).

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

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

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

**Note** Inserita tra potenziali finanziamenti del Recovery Fund.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

**Descrizione**

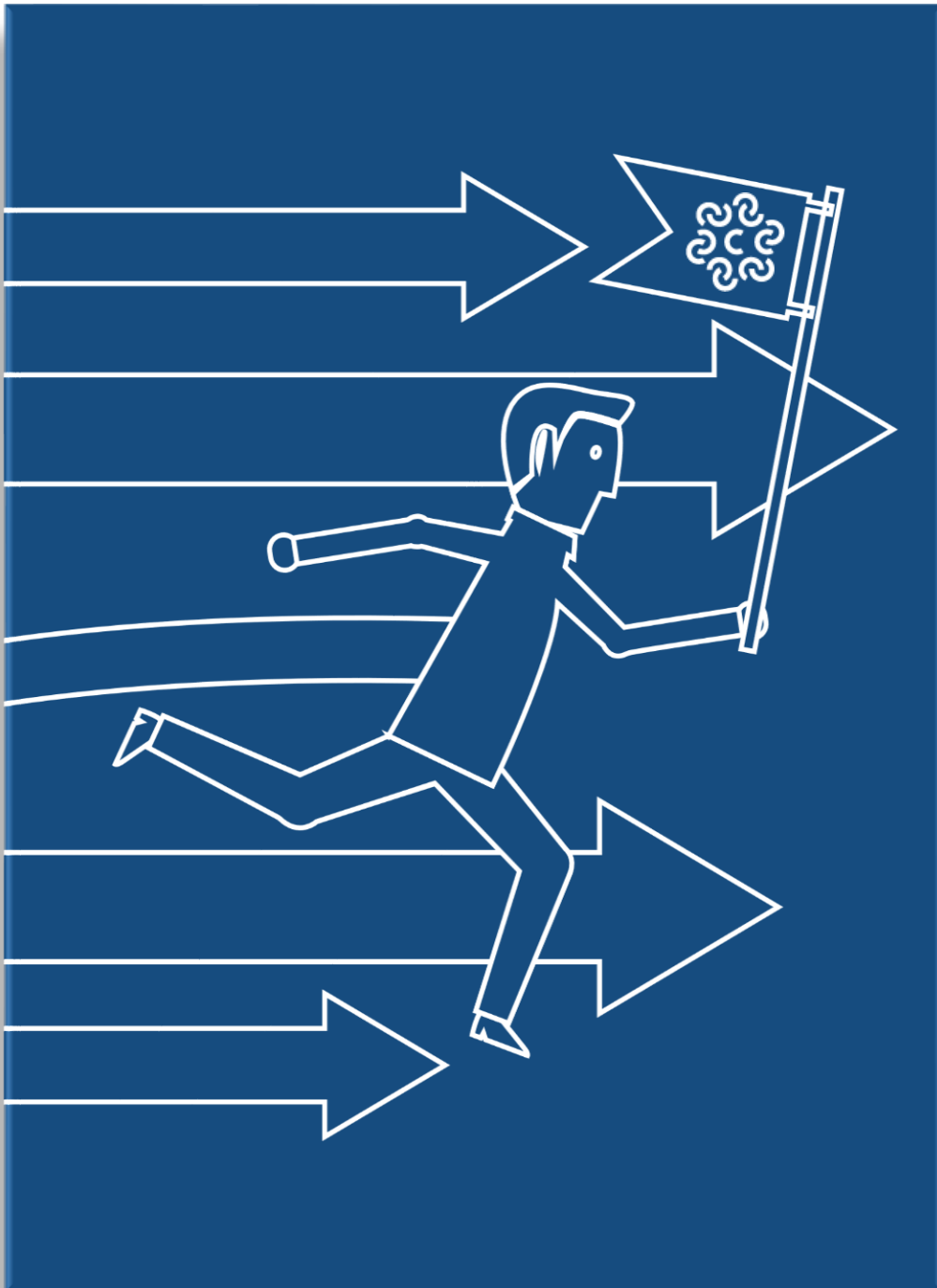
La linea **Casale Monferrato-Mortara** (parte dell'asse Vercelli - Alessandria - Genova) è un **segmento strategico e funzionale** rispetto ad importanti direttrici attuali e potenziali. La tratta in fase di riattivazione è un tassello **che unisce Piemonte e Lombardia**, un ponte fra Monferrato e Lomellina, 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.



# Conclusioni

- **Monitorare le criticità e raccontare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali** ritenuti **prioritari per il territorio** è un elemento imprescindibile per sostenere l'economia e le 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 di questa 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 **diretrice del Sempione** occorre intervenire con urgenza per superare i limiti prestazionali, stradali e ferroviari, sul versante italiano.
- 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 vuole partecipare attivamente al processo di ripresa, mettendo a fuoco, con pragmaticità e concretezza, le opere prioritarie per il rilancio del sistema economico regionale.
- Individuare **soluzioni progettuali pragmatiche e finanziariamente sostenibili** che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e logistiche, nella ricerca della complementarità e della concertazione interregionale con le regioni limitrofe.
- Il «**Libro Bianco** sulle priorità infrastrutturali del Piemonte» rappresenta **una lettura di sintesi regionale** di quanto emerso dai momenti di confronto territoriali: 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**.

**! 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 contempli il miglioramento dei collegamenti ferroviari e stradali ai due aeroporti, al fine di valorizzare il potenziali 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)

# Grazie per l'attenzione



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE  
Fondo di Perequazione  
2019-2020

*Webinar, 29 settembre 2022*