



In collaborazione con



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2025

Marzo 2025

INDICE

1. Introduzione

2. Highlights

3. Scenari

3.1. Il contesto geopolitico mondiale tra complessità e nuovi equilibri

3.2. Economia italiana

3.3. Il nuovo quadro dei Corridoi Europei TEN-T

3.4. PNRR e infrastrutture strategiche

3.5. Il tema dei valichi alpini al centro dell'agenda di governo nazionale ed europea:
il position paper del sistema confindustriale

3.6. Prospettive logistiche per il Piemonte: Zone Logistiche Semplificate

4. A che punto siamo

4.1. Articolazione delle opere per territorio

4.1.1. Il corridoio TEN-T Mediterraneo

4.1.2. Il corridoio TEN-T Mare del Nord- Reno- Mediterraneo

4.1.3. Il sistema aeroportuale

4.1.4. Il sistema dei centri intermodali

4.1.5. Il sistema dei valichi alpini

4.1.6. Il sistema pedemontano

4.1.7. I nodi urbani

4.1.8. Le connessioni immateriali

4.2. Lo stato di avanzamento lavori e il rispetto dei tempi

4.3. Le scadenze per la realizzazione delle opere

Riferimenti e collegamenti

RINGRAZIAMENTI E CONTRIBUTI

II RAPPORTO OTI PIEMONTE 2025 è stato realizzato da **CONFINDUSTRIA PIEMONTE** con le Associazioni Territoriali piemontesi e **UNIONCAMERE PIEMONTE**, con la collaborazione della **REGIONE PIEMONTE, FONDAZIONE SLALA, ASSESSORATO LOGISTICA E INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E ASSESSORATO TRASPORTI E INFRASTRUTTURE**.

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

Hanno collaborato: Assessore Enrico Bussalino e Assessore Marco Gabusi, Paola Malabaila, Alberto Crivello, Paolo Balistreri e Jan Pellissier (Confindustria Piemonte), Paolo Bertolino e Annalisa d'Errico (Unioncamere Piemonte), Cesare Rossini e Nicola Bassi (Fondazione Slala), Confindustria Valle d'Aosta, Confindustria Liguria, i Commissari Straordinari di Governo: Calogero Mauceri, Nicola Prisco, Bernardino Chiaia, Vincenzo Macello e Matteo Castiglioni, le Camere di commercio provinciali, le Province piemontesi e Città Metropolitana di Torino, la segreteria di Confindustria Piemonte, Diego Chiavegato, Stefano Meriano (Studio architettura Meriano).

Si ringraziano per il contributo tecnico nell'aggiornamento delle schede progettuali **tutte le società di gestione delle infrastrutture:** TELT, ANAS PIEMONTE, GRUPPO FS, RFI, TRANSALPINE, SITAF, ASTI-CUNEO DEL GRUPPO ASTM, ATIVA, AFA, INFRA.TO, SITO, CIM, DOMO2, RHE, COCIV, SAGAT, OPENFIBER.

Il Rapporto è stato chiuso con le ultime informazioni disponibili a marzo 2025.

Contatti mail: territoriologistica@confindustria.piemonte.it

1. INTRODUZIONE

di Andrea Amalberto, Presidente Confindustria Piemonte, e Gian Paolo Coscia, Presidente Unioncamere Piemonte

L'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Piemonte si conferma uno strumento imprescindibile per le nostre imprese, perché infrastrutture materiali e immateriali rappresentano sempre di più un elemento cruciale per la competitività dei territori. Le multinazionali, così come i grandi gruppi nazionali, scelgono il Piemonte anche in virtù della posizione geografica, è un asset su cui dobbiamo continuare a lavorare, imprese e pubblica amministrazione per arrivare a progettazioni che raccolgano le esigenze delle tante filiere che compongono il tessuto economico del Piemonte e del Nord Ovest.

Il Rapporto OTI Piemonte 2025 offre un'analisi dettagliata dello stato delle infrastrutture nella nostra regione, delineando un quadro che presenta sia elementi positivi che sfide da affrontare. A poco più di un anno dalla conclusione del PNRR, è motivo di soddisfazione constatare che 11 delle 67 opere monitorate sono in fase di completamento o registreranno progressi significativi nel corso del 2025. L'apertura della seconda canna del Frejus e il ripristino della storica linea Torino-Lione rappresentano traguardi importanti, che miglioreranno la connettività e la mobilità nel nostro territorio. Tuttavia, non possiamo ignorare le criticità. Il rapporto evidenzia un aumento delle opere che hanno subito ritardi. Questo richiede un'attenta valutazione delle cause e l'adozione di misure correttive efficaci. La collaborazione tra istituzioni, imprese e territorio è essenziale per superare le sfide e garantire che le infrastrutture siano adeguate alle esigenze del tessuto economico e sociale. L'Osservatorio Territoriale Infrastrutture si conferma uno strumento prezioso per monitorare l'andamento dei progetti, identificare le criticità e promuovere soluzioni condivise. Continueremo a lavorare con determinazione per un Piemonte dotato di infrastrutture moderne, efficienti e sostenibili, in grado di sostenere la crescita economica, attrarre investimenti e migliorare la qualità della vita di tutti i cittadini.

2. HIGHLIGHTS

Il Rapporto OTI Piemonte 2025 sulle infrastrutture può essere sintetizzato come segue.

67 opere infrastrutturali monitorate di cui:



31 risultano in linea con il programma (+ 1 rispetto al 2024)



22 hanno subito un ritardo nell'ultimo anno (+6 rispetto al 2024)



5 opere sono in grave ritardo (-4 rispetto al 2024)



7 sono le opere in fase di proposta progettuale di cui 5 in stand by e 2 con avanzamento (-4 rispetto al 2024 che sono: riattivazione Novara Varallo, Potenziamento stazione ferroviaria di Iselle, autostrada Predosa Carcare Albenga e Chivasso interconnessione AV)

TOTALE: 65 OPERE

+



2 nuove opere inserite nel monitoraggio (non ancora inserite nella tabella di valutazione): **Tangenziale di Carmagnola e Quadrante casalese per lo sviluppo logistico** (quest'ultima è una proposta progettuale)



TOTALE: 67 OPERE

L'ANALISI DELLA FASE REALIZZATIVA, PER LE 67 OPERE



25 sono in una fase di progettazione di cui:

- o 8 con progetto preliminare (invariate rispetto al 2024)
- o 14 con progetto definitivo (- 1 rispetto al 2024)
- o 3 con progetto esecutivo (- 1 rispetto al 2024)

8 sono proposte progettuali (- 4 rispetto al 2024 di cui una è entrata solo quest'anno nel monitoraggio)

1. SP527: adeguamento viabilità aeroporto Malpensa-Oleggio
2. Uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7

3. SP11 Orfengo-Cameriano: miglioramento viabilità per la logistica
4. Ferrovia Santhià- Arona: riattivazione del servizio e potenziamento
5. Autostrada A21 Torino-Piacenza: nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti
6. Ferrovia Biella- Brianco: interconnessione con l'Alta Velocità
7. Nodo di Torino: nuovi sottopassi Baldissera, Maroncelli e Spezia
8. Quadrante casalese (new)



34 sono Lavori in corso (+ 7 rispetto al 2024) di cui 23 con semaforo verde, 10 con semaforo giallo e 1 con semaforo rosso

TOTALE: 67 OPERE

LE ATTESE PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE DAL 2025 FINO AL 2033



11 le conclusioni lavori e aperture attese per il 2025
(per un valore di spesa complessivo di 2,5 miliardi di €)

1. Seconda canna autostradale del Frejus - luglio 2025
2. Riapertura della linea ferroviaria storica Torino- Lione a causa della frana a Saint J.de Maurienne- 1/04/25 (opera inclusa nella scheda asse ferroviario Torino Lione)
3. Autostrada A33 Asti- Cuneo: completamento tratta Verduno- Cherasco – dicembre 2025
4. Tunnel del Tenda: apertura nuova canna Italia- Francia – giugno 2025
5. Adeguamento SS33 del Sempione
6. Potenziamento stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia
7. CIM Novara: adeguamento raccordo con scalo Boschetto
8. Tangenziale di Fossano
9. Passante Ferroviario di Torino: ultimazione stazione Rebaudengo – Fossata
10. Tangenziale di Novara: completamento
11. Apertura tangenziale Romagnano Sesia

• **16 LE CONCLUSIONI LAVORI E APERTURE ATTESE PER IL 2026**
(per un valore di spesa complessivo di 1,1 miliardi di €)

• **13 LE CONCLUSIONI LAVORI E APERTURE ATTESE PER IL 2030**
(per un valore di spesa complessivo di 16,4 miliardi di €)

• **2 LE CONCLUSIONI LAVORI E APERTURE ATTESE PER IL 2033**
(per un valore di spesa complessivo di 7,4 miliardi di €)

⇒ **PER UN TOTALE DI 42 OPERE FINITE NEL 2033 E CON UN VALORE SPESO DI 27,4 MILIARDI €**

Per quanto riguarda le 9 opere monitorate e finanziate da fondi PNRR, semaforo verde per 8 opere (quadruplicamento Tortona- Voghera, potenziamento e ammodernamento linee Acqui Terme- Ovada- Genova, Torino- Ceres e Canavesana, elettrificazione Ivrea- Aosta, SP460 tra Lombardore e Salassa, Superstrada Novara- Vercelli e scalo S.I.TO di Torino Orbassano), mentre sul Terzo Valico Appenninico il semaforo è giallo a causa della situazione geologica particolarmente complessa.

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

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

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

SISTEMI INFRASTRUTTURALI		SETTORI INFRASTRUTTURALI	
 Il Corridoio TEN -T Mediterraneo 2	 Sistema pedemontano 10	 Ferrovie 24	 Piattaforme logistiche intermodali 5
 Il Corridoio TEN-T Reno- Alpi 6	 Sistema dei valichi alpini 11	 Viabilità 31	 Trasporto Pubblico Locale 2
 I Nodi urbani 22	 Sistema dei centri intermodali 10	 Trafori e valichi 4	 Banda Ultra Larga 1
 Sistema aeroportuale 5	 Banda Ultra Larga 1		

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

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

Sistema infrastrutturale	Valutazione semaforica vedi tabella	TOT. opere
 Corridoio TEN-T Mediterraneo	 2 opere	2 opere
<p>Prosegue l'avanzamento dei lavori di realizzazione del tunnel di base del Moncenisio, con la data di attivazione fissata al 2033. Sulla linea storica, dopo la frana in Francia di agosto 2023, la riapertura del collegamento ferroviario Torino- Lione è stata fissata al 1° aprile 2025. Schiarite anche sull'apertura del Frejus, fissata a luglio 2025.</p>		
 Corridoio TEN-T Mediterraneo-Reno- Mare del Nord	 5 opere  1 opera	6 opere
<p>Nel corso degli ultimi mesi sono emerse criticità legate alla situazione geologica particolarmente complessa sotto l'Appennino, tra Alessandria e Genova, dove si sta scavando il tunnel ferroviario che stanno condizionando il completamento del Terzo Valico Appenninico. Positivo, invece, l'avanzamento sulle linee ferroviarie del Sempione e la linea Acqui Terme- Ovada- Genova che sono passate da una fase progettuale all'avvio dei lavori. Bene anche lo sblocco dell'iter per la riattivazione del servizio sulla linea ferroviaria Novara- Varallo.</p>		
 Sistema aeroportuale	 2 opere  2 opere  1 opera	5 opere
<p>Si segnala positivamente l'avvio dei lavori sulla linea Fossano-Cuneo per il collegamento con l'aeroporto cuneese e la prosecuzione dei lavori di messa in sicurezza sulla linea Torino- Ceres (che dovrebbero concludersi nel primo trimestre 2026). Restano in stallo i progetti per il miglioramento dei collegamenti con l'aeroporto di Malpensa e il raccordo tra la SP662 e la A6 nel cuneese.</p>		
 Sistema dei centri intermodali	 6 opere  1 opera  2 opere + 1 new	9 opere +1 new
<p>Avanzano i lavori sui nodi logistici S.I.TO Orbassano, C.I.M. Novara, Domo 2 e polo logistico alessandrino. Esce dal monitoraggio di OTI Piemonte l'ipotesi di realizzazione di un polo logistico nel cuneese perché non più in di discussione.</p>		
 Sistema dei valichi alpini	 4 opere  6 opere  1 opera	11 opere

Permangono i ritardi sul traforo stradale del Frejus la cui apertura è stata posticipata a luglio 2025 e sull'apertura della nuova canna del traforo del Tenda, slittata a giugno 2025.

Sul traforo del Monte Bianco si segnala positivamente la conclusione nel 2024 di due cantieri-test di risanamento della volta.

Bene i progetti di viabilità per l'accesso da sud al Sempione. Lato ferrovia si segnala positivamente l'avvio dei lavori di potenziamento dell'imbarco autotreni della stazione di Iselle di Trasquera, lungo la linea Briga-Domodossola. Rallentamenti sulle opere afferenti al territorio cuneese, Variante di Demonte e traforo Armo- Cantarana, in cui permangono criticità connesse al reperimento delle risorse e ostacoli negli iter burocratici e procedurali. Resta in stallo la riattivazione del servizio e il potenziamento della linea ferroviaria Santhià- Arona.

 Sistema delle connessioni immateriali	 1 opera	1 opera
--	---	---------

Proseguono i lavori di posa della Banda Ultralarga, seppur a ritmi più lenti rispetto all'anno precedente. A febbraio 2025 sono 793 Comuni con cantieri chiusi con collaudo certificato (+170 rispetto al 2023); 293 Comuni con cantieri chiusi con collaudo certificato (+76 rispetto al 2023) e 992 cantieri chiusi (+113 rispetto al 2023).

 Sistema pedemontano	 4 opere  4 opere  1 opere  1 opera	10 opere
--	--	----------

Si evidenziano i ritardi nel completamento dell'autostrada A33 Asti-Cuneo, la cui apertura è slittata a fine 2025, e sulla tangenziale di Romagnano, anch'essa posticipata di un anno. Permangono gli stalli sulla SS457 relativamente ai progetti di variante di Castell'Alfero e Calliano e la proposta di realizzazione di un nuovo casello autostradale sulla A21 Torino- Piacenza presso Villafranca d'Asti.

Segnale positivo sulla Pedemontana Piemontese i cui tempi sono rispettati con la previsione di avvio dei lavori sulla Masserano- Ghemme nel 2025 e conclusione nel 2027.

 Sistema dei nodi urbani	 8 opere  9 opere  2 opere  2 opere +1 new	21 opere +1 new
--	---	-----------------

Positivo l'avanzamento di 4 opere che l'anno precedente risultavano ferme (Tangenziale Est di Torino, Tangenziale di Cuneo, interconnessione con linea AV a Chivasso e rifacimento ponte Preti lungo la SP665). Si segnalano passi avanti nell'elettrificazione della linea Biella–Novara, mentre permangono rallentamenti sulle linee 1 e 2 della metropolitana di Torino.

3. SCENARI

3.1. Il contesto geopolitico mondiale tra complessità e nuovi equilibri

Il 2025 si è aperto sotto il segno di un panorama geopolitico complesso, caratterizzato da eventi significativi che potrebbero avere ripercussioni economiche rilevanti. Tra questi l'insediamento di Donald Trump alla Casa Bianca nel gennaio 2025 che ha segnato un importante capitolo nelle dinamiche politiche statunitensi, l'escalation del conflitto in Medio Oriente, il perdurare del conflitto in Ucraina, le elezioni in Germania e l'insediamento del nuovo governo francese.

Tali dinamiche hanno determinato un allungamento delle rotte marittime e un conseguente incremento dei costi di trasporto; secondo l'ultimo Economic Outlook dell'OCSE, nonostante le sfide significative, l'economia globale dovrebbe mantenersi solida. Le previsioni indicano una crescita del PIL mondiale del 3,3% nel 2025, in lieve aumento rispetto al 3,2% previsto per il 2024, con una stabilizzazione prevista al 3,3% nel 2026. L'inflazione nei paesi OCSE¹ è attesa in calo, passando dal 5,4% nel 2024 al 3,8% nel 2025 e al 3,0% nel 2026, supportata dall'orientamento restrittivo delle politiche monetarie. Al momento, l'inflazione globale è già rientrata negli obiettivi fissati dalle banche centrali in circa metà delle economie avanzate e nel 60% delle economie emergenti.

Le prospettive economiche continuano a mostrare forti divergenze tra le diverse regioni: negli Stati Uniti, la crescita del PIL è stimata al 2,8% nel 2025, mentre nell'Eurozona è attesa una crescita dell'1,3%, sostenuta dalla ripresa dei redditi reali, dalla tenuta del mercato del lavoro e dalla riduzione dei tassi di interesse. In Giappone, la crescita economica è prevista all'1,5%, mentre in Cina si prevede un rallentamento continuato con una crescita del 4,7% nel 2025. Per quanto riguarda le politiche monetarie, le banche centrali delle economie avanzate, ad eccezione del Giappone, dovrebbero continuare la graduale riduzione dei tassi di interesse. Tuttavia, i tempi e l'entità di tali interventi dovranno essere calibrati in base all'andamento dei dati economici, al fine di contenere le pressioni inflazionistiche sottostanti. Nel corso dell'anno, la politica monetaria ha progressivamente assunto un orientamento meno restrittivo, con la Banca Centrale Europea (BCE) che ha ridotto i tassi

¹ L'Ocse (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) è un'organizzazione internazionale di studi economici che conta attualmente 36 paesi membri: Australia, Austria, Belgio, Canada, Cile, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Grecia, Irlanda, Islanda, Israele, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Messico, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Repubblica di Corea, Repubblica Slovacca, Regno Unito, Slovenia, Spagna, Stati Uniti, Svezia, Svizzera, Turchia, Ungheria.

di interesse per tre volte, portando il tasso sui depositi al 3,25% e quello sui prestiti al 3,40%. Questo allentamento, pari a una riduzione complessiva di 0,75 punti percentuali, ha segnato una svolta rispetto ai precedenti nove mesi di immobilità, contribuendo a stimolare una moderata ripresa economica nell'Eurozona.

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

	2024	2025		2024	2025
Economie avanzate	3,3	3,3	Area Euro	0,8	1,3
USA	2,8	2,4	Germania	0,0	1,5
Giappone	-0,3	1,5	Francia	1,1	0,9
Cina	4,9	4,7	Italia	0,5	0,9
India	6,8	6,9	Spagna	3,0	2,3
Sudafrica	1,0	1,5	Gran Bretagna	0,9	1,7
Brasile	3,2	2,3	Mondo	3,2	3,3

Fonte: OECD, World Economic Outlook, dicembre 2024

3.2 Economia italiana

Il 2024 è stato un anno complesso per l'economia italiana: il conflitto sul fronte ucraino, le guerre commerciali, le elezioni europee e politiche in molti Paesi hanno cambiato gli equilibri e a questo si è aggiunto il rallentamento della manifattura europea, reso particolarmente marcato dalla profonda crisi del settore automobilistico.

Il 2025 si è aperto con prezzi dell'energia in aumento, che pesano su inflazione e costi delle imprese, e timori di dazi sull'export. In particolare con riferimento ai costi dell'energia, si apre per l'Italia un potenziale problema energetico, dal momento che, a partire dal 1° gennaio 2024, i flussi di gas russo attraverso l'Ucraina, si sono interrotti dopo la scadenza di un accordo di transito quinquennale firmato con Gazprom nel 2019. Al 31 dicembre 2024, il livello di riempimento degli stoccaggi di gas europei si attesta al 72% (contro l'86% del 31 dicembre 2023), inferiore non solo all'ultimo anno ma anche alla media degli ultimi 5 anni.

In Italia il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, ha fatto sapere che l'attenzione resta alta ed è dovere del Governo tutelare cittadini e consumatori da possibili futuri rincari dei prezzi.

3.3. Il nuovo quadro dei Corridoi Europei TEN-T

Il 13 giugno 2024 il Consiglio EU ha approvato in via definitiva il Regolamento TEN-T che ridefinisce la mappa delle grandi Reti di Trasporto Europee e con essa le misure per implementare i principali progetti transeuropei di trasporto entro il 2030. L'obiettivo condiviso dai Paesi dell'UE è quello di eliminare i colli di bottiglia e creare i collegamenti di trasporto mancanti nella rete continentale. Il testo aggiorna il Regolamento 1315 del 2013 con l'obiettivo di sviluppare un piano europeo per una rete di ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio collegate attraverso porti e terminali intermodali in tutta l'Unione. Nel documento si legge anche che questi dovranno essere completati entro la fine del 2030, al fine di garantire una rete globale entro la fine del 2050.

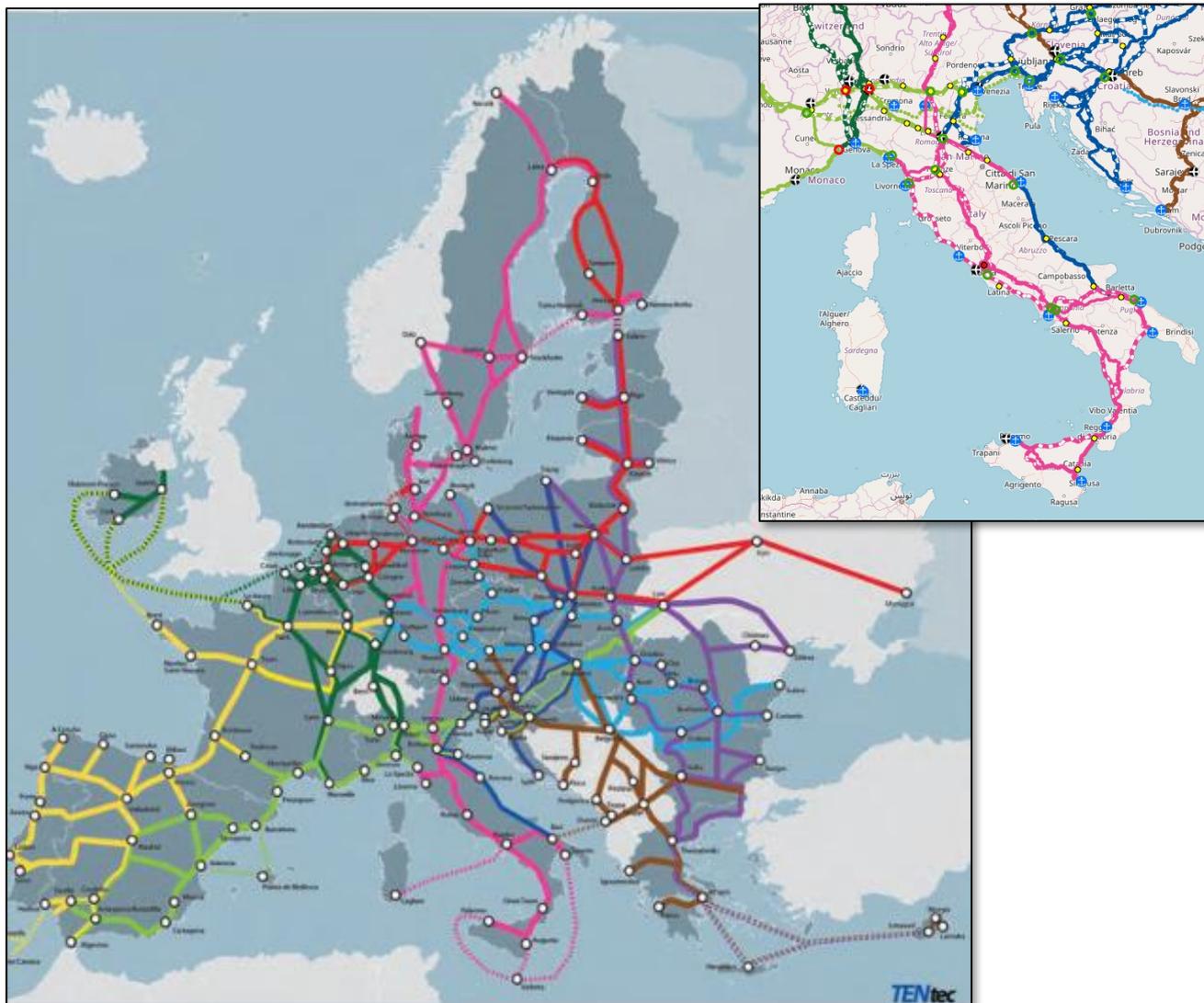
Il lungo e complesso negoziato consolida il ruolo dell'Italia quale hub logistico euromediterraneo. Sono 5 infatti i corridoi europei di trasporto che interessano la nostra penisola:

- il **Corridoio Mediterraneo**, che taglia il continente in orizzontale ed arriva in Ucraina che comprende la linea Torino- Lione;
- il **Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo**, che unisce Genova ai Porti del nord-Europa grazie al Terzo Valico dei Giovi;
- lo **Scandinavo-Mediterraneo**, che attraversa l'Europa da nord a sud;
- il **Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico**, arricchito, sul lato italiano, dal prolungamento della "Dorsale Adriatica" fino a Bari;
- il **nuovo Corridoio dei Balcani Occidentali**, cui l'Italia è connessa da nord, grazie all'inserimento della sezione "Trieste-Lubiana" e da sud, con la nuova tratta "Bari-Durazzo-Skopje - Sofia".

A settembre 2024 sono stati designati 7 dei 9 coordinatori europei della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

In aggiunta sono stati nominati 2 coordinatori responsabili di priorità trasversali correlate: Matthias Ruete per il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e Gesine Meissner per lo spazio marittimo europeo.

Immagine 1 - Il nuovo disegno dei Corridoi TEN-T Europei



Corridoio	Coordinatore Europeo
Mediterraneo	Mathieu Grosch
Mare del Nord-Reno-Mediterraneo	Pawel Wojciechowski
Scandinavo-Mediterraneo	Pat Cox
Mar Baltico- Mar Adriatico	Anne Elisabet Jensen
Balceni Occidentali- Mediterraneo orientale	Marian-Jean Marinescu
Mare del Nord – Baltico	Catherine Trautmann
Atlantico	Carlo Secchi
Mar Baltico-Mar Nero-Mar Egeo	<i>In attesa di nomina</i>
Reno- Danubio	<i>In attesa di nomina</i>

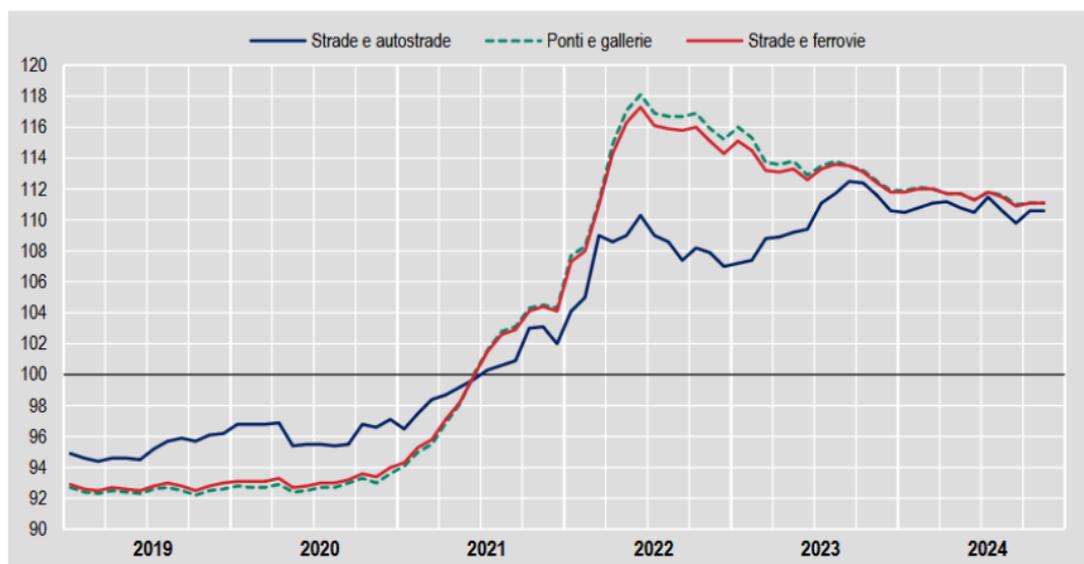
3.4. PNRR e infrastrutture strategiche

Le infrastrutture finanziate tramite risorse PNRR sono 56 e l'importo ad esse destinato, così come le fonti di finanziamento stesso, è a volte cambiato. Inizialmente la dote era di oltre 132 miliardi di euro, poi ridimensionata a poco meno di 83, proveniente in massima parte da fonti PNRR, Piano Nazionale Complementare (PNC) e fondi europei per la coesione 2021-2027 (FSC i cosiddetti progetti bandiera). Di questi la parte principale, circa 54 miliardi, è indirizzata alla rete ferroviaria, mentre alla rete stradale e ai sistemi urbani spettano circa 10 miliardi a blocco. Infine, vi è la voce porti e interporti con 6,5 miliardi di euro.

Secondo l'ultima relazione della Camera dei Deputati, basata principalmente su dati ReGis, Italia Domani e ANAC, l'81,3% dei cantieri relativi agli ambiti sopra menzionati è in fase di realizzazione, il 12,3% è in fase di stipula del contratto e il 2,8% è in fase di aggiudicazione. La relazione citata è stata però presentata a metà anno e considerando che l'intera scadenza dei progetti del PNRR è programmata per il 2026, è da supporre che la percentuale di progetti in fase di realizzazione sia nel frattempo cresciuta. Bisogna inoltre specificare che una certa parte delle opere ora incorporate nel PNRR non erano state pensate per lo stesso ma sono ad esso cronologicamente antecedenti. Nel tempo i progetti sono dunque stati aggiornati e i costi, in seguito ad un biennio di forte inflazione che ha spinto al rialzo il costo delle materie prime e che ha visto una contemporanea difficoltà a reperire la manodopera, sono stati spesso rivisti, portando in taluni casi le risorse a non essere più sufficienti o le tempistiche a non essere rispettate.

Grafico 1 - Numeri indice dei prezzi alla produzione delle costruzioni. strade e ferrovie, strade e autostrade, ponti e gallerie

Gennaio 2019 – novembre 2024 (base 2021=100)



Fonte: Istat

3.5. Il tema dei valichi alpini al centro dell'agenda di governo nazionale ed europea: il position paper del sistema confindustriale

L'Italia è l'unico Paese europeo il cui confine Nord è pressoché totalmente connesso attraverso il transito alpino ed il suo export è per oltre il 60% rappresentato dall'interscambio con il resto dell'Europa, Germania e Francia in testa (fonte: Confindustria). Il Nord Ovest d'Italia, in particolare, rappresenta una delle principali vie di accesso delle merci e questo rende evidente come la realizzazione di soluzioni infrastrutturali moderne, sicure e accessibili con continuità, che consentano l'attraversamento in condizioni di sostenibilità ambientale ed efficienza operativa dei valichi alpini, rappresenta una questione strategica di interesse prioritario, non solo per tutta l'economia italiana ma, evidentemente, per quella europea. Il 2023 e 2024 è stato il "biennio nero" dei valichi alpini per la concomitanza di criticità non risolte e/o non adeguatamente programmate, che hanno messo in luce la fragilità della permeabilità delle Alpi e l'enorme impatto sull'economia del Paese e delle nostre imprese. Le più importanti criticità ai valichi riguardano:

- **Linea del Frejus - Corridoio Mediterraneo:** la linea ferroviaria, che collega Milano-Torino-Chambery-Lione-Parigi, con il passaggio dei treni TGV dell'operatore francese SNCF e dell'operatore italiano Trenitalia, è chiusa da oltre un anno a seguito di una frana avvenuta ad agosto 2023 (Località Fourneaux nella regione della Maurienne, in Francia)

e la previsione di ripristino del traffico ferroviario, slittata parecchie volte, ora è fissata al 1° aprile 2025. Tale fermo e l'incertezza circa la data di riattivazione della linea hanno creato un gravissimo danno economico all'industria e alla logistica che sconta un già precario traffico merci su ferrovia e che da tempo attende la realizzazione dell'attraversamento alpino (la cosiddetta linea ferroviaria Torino-Lione) collocato sul Corridoio Mediterraneo delle reti dei trasporti europea TEN-T. Le amministrazioni poste sul tracciato stradale parallelo hanno anche lanciato diversi alert per la crescita del traffico veicolare sulla direttrice, laddove è improbabile percorrere tracciati alternativi per raggiungere località contigue al tunnel, soprattutto per il traffico merci.

- **Terzo valico dei Giovi- Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo:** i lavori della galleria ferroviaria stanno subendo ritardi nella ultimazione dei lavori (ultimi 4 km) a causa di problematiche geomorfologiche; tale linea è fondamentale per consentire una connessione con i porti liguri e un traffico merci su ferro competitivo e sostenibile.
- **Monte Bianco:** tunnel stradale a una sola canna che in assenza di una programmazione infrastrutturale e di un progetto per la realizzazione della seconda canna è soggetto a chiusure per attività di manutenzione (tre mesi all'anno per 18 anni). Dal 2 settembre al 16 dicembre 2024 il Monte Bianco è stato chiuso. Il Centro Studi di Confindustria ha stimato un calo del Pil del 9,8% in Valle d'Aosta e nell'intero Nord-Ovest del 5,4%, per un impatto di stimato di 11 miliardi di euro in 18 anni.
- **Ventimiglia:** lungo l'autostrada A10 Genova-Ventimiglia sono in corso interventi di ammodernamento che limitano fortemente la capacità e la rete ferroviaria sulla medesima tratta presenta ancora la "strozzatura" con binario unico tra Andora e Finale Ligure.
- **Colle di Tenda:** da quando il cantiere è stato chiuso per un evento franoso nell'ottobre 2020, i ritardi si sono sempre più accumulati (attualmente, per la riapertura si parla di giugno 2025). Inoltre, gli accordi bilaterali sul transito dei mezzi pesanti su questa tratta stradale è ostacolata dai divieti imposti dalle Comunità locali francesi.
- **Gran San Bernardo:** limitazioni notturne ai mezzi con altezza superiore ai 3 mt e l'allungamento dei tempi per il disbrigo delle operazioni doganali.

In particolare, le criticità al Frejus e al Terzo Valico sono quelle che colpiscono maggiormente i traffici poiché incidono su due dei principali assi infrastrutturali d'Europa.

Per tali ragioni Confindustria e le Confindustrie del Nord Ovest (Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta) hanno lavorato ad un Position Paper da sottoporre ai Governi italiano e francese, agli Ambasciatori, al sistema confindustriale d'Oltralpe (MEDEF) e ai diversi e numerosi portatori di interesse affinché le gravi criticità dei valichi alpini siano poste al centro dell'agenda politica nazionale ed europea e siano individuate, in modo celere, le più opportune soluzioni tra Istituzioni e stakeholder territoriali nazionali ed europei.

Il documento sarà presentato il 19 marzo 2025 al Parlamento Europeo durante l'evento organizzato da Confindustria "Bridging the Alps: overcoming barriers and advancing sustainable connectivity in Europe" che riunirà esponenti istituzionali di alto rilievo nazionali ed europei, membri del Parlamento Europeo e rappresentanti dell'industria italiana, francese e tedesca per un confronto sulla mobilità transalpina. L'obiettivo è proprio rafforzare il dialogo tra i principali stakeholder e definire strategie condivise per migliorare l'accessibilità e l'efficienza dei collegamenti alpini.

3.6. Prospettive logistiche per il Piemonte: Zone Logistiche Semplificate

A cura di Nicola Bassi, Fondazione Slala

La Zona Logistica Semplificata (ZLS) "Porto e Retroporto di Genova" nasce con il Decreto Legge n.109/2018 (cd "Decreto Genova"), convertito in Legge n.130/2018, e interessa le Regioni Liguria, Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna. Per quanto riguarda il Piemonte, i territori coinvolti sono quelli di **Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi Ligure, Alessandria, Castellazzo Bormida, Ovada e Belforte Monferrato**, tutti siti in provincia di Alessandria.

Il concetto amministrativo di ZLS viene permutato dalle Zone Economiche Speciali (ZES) (DL 91/2017, integrato dalla L. Finanziaria 2021 e da altre normative nazionali) che nascono per favorire lo sviluppo economico regionale nelle aree più svantaggiate. La L. 205/2017 battezza le Zone Logistiche Semplificate, poi rafforzate con la L. 160/2019 che estende i benefici delle ZES alle aree portuali del Nord Italia, la cui disciplina è stata definita con il DPCM 40/2024. **Le ZLS nascono con lo scopo di attrarre investimenti offrendo incentivi economici e un regime amministrativo semplificato e a iter accelerato.**

Le ZLS offrono alle imprese che operano al loro interno la possibilità di usufruire di semplificazioni amministrative, agevolazioni fiscali (limitatamente alle aree ammissibili di aiuti a finalità regionale - non applicabile alle aree alessandrine attualmente parte della ZLS Porto e Retroporto di Genova) e di benefici in ambito doganale. Le semplificazioni amministrative possono essere riassunte in:

1. **Riduzione generale di un terzo dei termini procedurali previsti dalla L. 241/1990** comprese le valutazioni ambientali (VIA, VAS, AIA, ecc.);
2. **Riduzione della metà dei termini della conferenza dei servizi semplificata;**
3. **Riduzione della metà dei termini del silenzio assenso nei rapporti tra Pubbliche Amministrazioni;**
4. **Introduzione dell'Autorizzazione Unica (ai sensi degli articoli 5 bis del DL n.91/2017 e s.m.i. e 12 comma 1 del DPCM 40/2024).**

Per quanto concerne i benefici in ambito doganale, questi riguardano in particolare la possibilità di istituire Zone Franche Doganali (ZFD) all'interno delle ZLS, la cui perimetrazione deve essere proposta dal Comitato di Indirizzo (organo di governo della ZLS) e approvata dall'Agenzia delle Dogane.

Le ZLS presentano specifici requisiti sulla loro composizione territoriale: devono infatti comprendere **un'area portuale**, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e possono essere composte da aree anche non direttamente adiacenti, purché aventi un nesso economico funzionale (almeno potenziale) con il porto. Ogni ZLS ha precisi limiti di estensione ed è contrassegnata dalla perimetrazione delle aree facenti parte. **La Regione Piemonte ha attualmente assegnato circa 2.300 ettari (sui 5.011 disponibili) alla ZLS "Porto e Retroporto di Genova"**.

Il DPCM 40/2024 disciplina la governance delle ZLS stabilendo che sono amministrate da un Comitato di Indirizzo e da una Cabina di Regia. Il Comitato di Indirizzo ha il compito di amministrare la ZLS e di perseguire il **Piano di Sviluppo Strategico (PSS)** specifico della ZLS ed è composto da rappresentanti istituzionali locali e nazionali e, quando presenti, da rappresentanti dei Consorzi di sviluppo industriale. Il PSS della ZLS "Porto e Retroporto di Genova" è stato redatto dalla AdSP del Mar Ligure Occidentale ed adottato dalla Regione Liguria, la consultazione è disponibile sulla pagina dedicata del sito del Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud (Presidenza del Consiglio dei Ministri).

La Cabina di Regia ha invece respiro nazionale e raccoglie i rappresentanti delle istituzioni ministeriali e i Presidenti delle ZLS istituite.

La ZLS è quindi uno strumento normativo volto a incentivare la creazione e lo sviluppo di attività logistiche **legate a una portualità di riferimento** e, in particolare, la ZLS "Porto e Retroporto di Genova" nacque come misura emergenziale (ex crollo del Ponte Morandi,

2018) a supporto dei traffici portuali per sopperire all'improvvisa amputazione infrastrutturale. Come un provvedimento d'emergenza, a più di sei anni dalla promulgazione e a ponte ricostruito, sia ancora in fase di attuazione è parte di quella serie di episodi legislativi in cui, a fronte di ispirate disposizioni, non seguono adeguati strumenti di implementazione, esecuzione e monitoraggio. Da considerare che l'istituzione della ZLS era inoltre accompagnata da altre misure (con relative dotazioni finanziarie) per la realizzazione di un sistema retroportuale costituito da una rete di Buffer Merci operativamente connessi con il Porto stesso. Mentre la ZLS "Porto e Retroporto di Genova", seppure lentamente, sta prendendo corpo, sui buffer la situazione appare più complicata. È comunque interessante avere la possibilità di portare una valutazione sugli scenari di sviluppo logistico derivanti dalla realizzazione della Zona Logistica Semplificata in un contesto dedicato al monitoraggio dello sviluppo infrastrutturale. È interessante perché prodromico **alla presa di coscienza che talune strutture immateriali, quali quelle di tipo organizzativo-territoriale come la ZLS, siano rilevanti per lo sviluppo quanto le strutture materiali** atte a consentire il funzionamento del sistema economico e sociale (le infrastrutture).

Mentre la consapevolezza della necessità delle strutture immateriali è generalmente palese, lo Stato stesso è una struttura immateriale, a volte nelle discussioni sullo sviluppo logistico le questioni infrastrutturali prendono il predominio quale condizione necessaria e sufficiente a garantire i risultati. Sicuramente se fosse possibile costruire banchine portuali senza limiti abatteremmo il problema del congestionamento delle merci in porto, se fosse possibile scavare fondali profondissimi non avremmo limiti alla dimensione delle navi in attracco, se fosse possibile spianare parti di Appennino avremmo risolto i problemi di trasporto tra porti e mercato, se fosse possibile spianare anche parti di Alpi non avremmo i limiti insiti nell'uso di passi e trafori. Ma i limiti esistono e sono di molteplici tipi: portate ammissibili, costi d'opera, costi di manutenzione, impatti ambientali... Di conseguenza si dimostra necessario adottare modalità idonee al miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti e di **concentrare gli interventi infrastrutturali dove questi siano realmente necessari** quando non addirittura indefettabili.

Quest'ultima osservazione è suffragata da fatti storici e contemporanee contingenze. Furono problemi di produttività (dovuti a tensioni sociali) nel Porto di Genova che negli anni '70 favorirono La Spezia e i porti della costa atlantica. Fu poi una certa "macchinosità" a livello di controlli doganali in Italia che ulteriormente favorì i porti del Nord Europa negli anni

'90. È stata la rapidità di reso della merce che negli anni 2000 ha definitivamente sancito il predominio dei porti atlantici. Oggi, i problemi di congestione nel Porto di Genova ricadono in concomitanza di alcune situazioni portuali e in fasce orarie giornaliere piuttosto consolidate mentre per gran parte del tempo il Porto soffre del problema contrario alla congestione: la carenza di scambi lato terra.

Si propone quindi, anche in questo contesto dedicato alle infrastrutture, di approcciare il tema dello sviluppo attraverso la sinergia tra opere materiali e immateriali. Di queste ultime, le Zone Logistiche Semplificate, e in particolare la ZLS "Porto e Retroporto di Genova", ne sono un intento organizzativo che può essere ampiamente utilizzato per sfruttare al meglio le infrastrutture esistenti e individuare gli interventi massimamente necessari. La ZLS può diventare lo strumento di coordinamento tra i Porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado) e i territori retroportuali che possono contribuire a ottimizzare le capacità di scambio lato terra. In questo ambito molto è stato studiato e progettato (Sistema Buffer, Port Community System, Shuttling) e sicuramente la prova dei fatti imporrà ancora modifiche e aggiustamenti, ma esistono le cognizioni per proporre e condividere proposte operative basate su organizzazione, operatività e informatizzazione. Proposte da concretizzare e quanto più opportune date le recenti polemiche nel Porto di Genova circa i rallentamenti subiti dalle navi di grandi capacità e dai propositi di portare più navi nel Mediterraneo da parte del più importante gruppo armatoriale del mondo.

Il disegno è sicuramente articolato. I diversi territori e le amministrazioni coinvolte costituiscono, contemporaneamente, una ricchezza e una complessità che necessitano di attenzione nella gestione. In questo senso, il lavoro svolto e le capacità di indirizzo e coordinamento dimostrate dalla Fondazione Slala risultano fondamentali alla riuscita di ogni progetto di sviluppo territoriale.

Qual è l'entità dello sviluppo atteso? Sicuramente bisogna essere molto concreti e considerare che la portualità italiana tutta insieme muove i container della sola Rotterdam, considerare che siamo vincolati a economie di scala mondiale superiori ai nostri orizzonti, considerare che negli ultimi dieci anni il traffico di container italiano è praticamente rimasto stabile e quando un porto italiano guadagnava traffico un altro porto italiano ne perdeva... Quindi non stiamo parlando del rapido avvio della prossima età dell'oro, ma sicuramente di un'opportunità di crescita ad ampio spettro che punta a riconquistare mercati perduti (Svizzera e Germania Settentrionale) e a guadagnare quote di import

nazionale che oggi passano dai Porti del Nord Europa (e là viene esatta l'IVA a tutto beneficio delle loro finanze).

A questo proposito, gli spedizionieri genovesi (Spediporto) fornirono, ormai diversi anni fa, alcune valutazioni economiche per significare la magnitudo del mercato. In estrema sintesi, considerando il valore medio della merce per container (TEU) e dall'applicazione dell'IVA, aumentare il traffico in importazione di 100mila TEU all'anno significa aumentare **il gettito fiscale di 660 milioni di euro**. Oltre al beneficio del gettito fiscale diretto c'è poi **il sistema logistico e l'indotto sviluppato dalla merce contenuta stimati rispettivamente, sempre per 100mila TEU/anno, in circa 320 milioni e in 800 milioni di euro per anno**. Crediamo siano cifre significative.

Sono tanti 100mila TEU? La portualità genovese "lavora" circa 2,8 milioni di TEU all'anno (tra import, export e transhipment). Vi sono navi, e ve ne saranno sempre di più, in grado di imbarcare più di 20mila TEU. Si stima che siano circa 900mila i TEU che passano dai porti europei per arrivare in Italia via terra. Insomma, stiamo parlando di quote aggredibili.

Quindi cosa dobbiamo fare per raggiungere l'obiettivo minimo? ZLS, Sistema Buffer e Port Community System sono capisaldi ampiamente riconosciuti e da realizzare. Serve poi che il Piano di Sviluppo Strategico della ZLS "Porto e Retroporto di Genova", attualmente incentrato sul Porto, sviluppi meglio il contesto territoriale oltre Appennino in un disegno armonico di programmazione di interventi e iniziative. **Tra questi, il nuovo casello autostradale a servizio del polo logistico di Rivalta Scrivia è prioritario**. E serve poi formulare e condividere un disegno di sviluppo territoriale omnicomprensivo che prenda in considerazione la sostenibilità ambientale e sociale, le necessità di formazione di livello delle persone che si dedicheranno a una logistica-manifatturiera per nulla simile alla logistica distributiva a cui spesso, e erroneamente, si fa riferimento, la creazione delle condizioni idonee all'attrazione di immigrazione di qualità, la possibilità di sfruttare le stesse infrastrutture viarie anche per aumentare la raggiungibilità dei nostri territori a favore di vivibilità e turismo.

4. A CHE PUNTO SIAMO

4.1. ARTICOLAZIONE DELLE OPERE PER TERRITORIO

Di seguito si riporta la mappa delle 67 opere monitorate articolate per macro-aree.

LE OPERE MONITORATE

IVREA - TORINO

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

BIELLA- NOVARA- VERBANO CUSIO OSSOLA- VERCELLI

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

ALESSANDRIA - ASTI

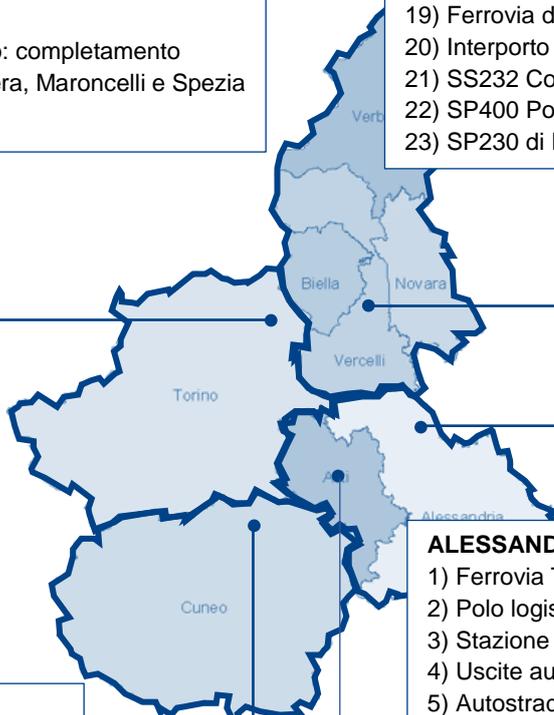
- 1) Ferrovia Torino-Alessandria-Tortona: adeguamento
- 2) Polo logistico alessandrino e Alessandria Smistamento
- 3) Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia
- 4) Uscite autostradali per traffico pesante lungo la A7
- 5) Autostrada Predosa-Carcare-Albenga
- 6) Autostrada A33 Asti-Cuneo: completamento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

CUNEO

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

OPERE STRATEGICHE EUROPEE

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



Di seguito si riporta la descrizione di quanto accaduto nel 2024 per ciascun sistema infrastrutturale

4.1.1. IL CORRIDOIO TEN-T MEDITERRANEO

- **TORINO-LIONE**

La **linea ferroviaria Torino-Lione** è uno dei principali progetti transfrontalieri del Corridoio Mediterraneo e l'elemento principale dell'opera è il tunnel di base del Moncenisio, la più lunga galleria ferroviaria mai costruita. La nuova linea ferroviaria per merci e passeggeri si estende per 270 km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia e, non appena attivata, consentirà di togliere dalle strade oltre 1 milione di camion e di ridurre la CO2 di 1 milione di tonnellate all'anno.

Il progetto si compone di tre parti:

- la tratta transfrontaliera che ha una lunghezza totale di 65 km ed include le stazioni internazionali di Susa e St-Jean de Maurienne, oltre al tunnel di base del Moncenisio di 57,5 km (in costruzione) in capo a Telt;
- la tratta di accesso italiana da Torino a Bussoleno in capo a RFI;
- la tratta di accesso francese da Lione a Saint-Jean-de-Maurienne in capo a SNCF.

Con riferimento alla **tratta transfrontaliera**, con l'aggiudicazione della gara per lo scavo sul territorio italiano e della valorizzazione dei materiali di scavo in Italia, si è completato l'affidamento dei lavori civili del tunnel, i cui lavori risultano totalmente avviati in Italia e Francia. L'opera pertanto è entrata definitivamente nella sua fase esecutiva. A gennaio 2025, i numeri dell'avanzamento generale sono i seguenti:

- scavati 40 km totali, circa il 25%, dei 162 km di gallerie previste per l'opera, una macchina complessa composta da due tunnel paralleli, 4 discenderie e 204 by-pass di sicurezza;
- realizzati 11 km di sondaggi geognostici e carotaggi in Italia e in Francia;
- superati i 15 km di scavo del tunnel di base;
- attivi 4 cantieri per lo scavo del tunnel di base, 3 in Francia e 1 in Italia, oltre ai cantieri per le opere all'aperto o connesse;
- oltre 3000 persone impiegate.

Più nello specifico, sulla **tratta transfrontaliera francese** si sta lavorando su tutta la lunghezza dei 45 km del tunnel di base tra Saint-Julien-Montdenis, Saint-Martin-la-Porte e La Praz.

A Saint-Julien-Montdenis proseguono i lavori di scavo dell'entrata del tunnel di base iniziati a dicembre 2022, nel tratto di 2,8 km compreso tra il portale di ingresso francese a Saint-Julien- Montdenis in direzione di Saint-Martin-la-Porte.

A Saint-Martin-La-Porte e La Praz è in corso lo scavo del tunnel di base e nel 2024 si è concluso lo scavo della galleria di interconnessione tra la discenderia esistente e la caverna tecnica. A Villarodin-Bourget / Modane e Avrieux è stata completata la perforazione di tre dei quattro pozzi di ventilazione, profondi 500 metri e posti a 1.300 metri di quota, significativi perché raggiungeranno, 500 metri più sotto, l'area sotterranea della nuova linea ferroviaria di Modane (ai piedi della discenderia di Villarodin/Bourget-Modane) e contribuiranno alla ventilazione e alla sicurezza.

A Saint-Jean- de-Maurienne sono in corso i lavori per l'interconnessione ferroviaria con la linea storica e a Modane è stata completata la circonvallazione che consente di bypassare i centri cittadini di Modane e Fourneaux e utile per l'approvvigionamento del cantiere del tunnel di base a Villarodin Bourget/Modane e la connessione con l'autostrada A43, facilitando anche la rimozione del materiale di scavo.

Mentre, in riferimento alla **tratta transfrontaliera italiana**, il maggiore cantiere italiano dell'opera è a Chiomonte, dal 2012 sito di interesse strategico nazionale, poiché è il punto di accesso ai lavori per il tunnel di base in Italia. Qui si scaverà il tunnel di base e si sta lavorando anche allo svincolo autostradale a servizio del cantiere: nel 2024 è stato completato l'impalcato del ramo di immissione verso Torino, che consentirà ai mezzi di lavoro di raggiungere il cantiere direttamente dall'autostrada.

Tra San Didero e Bruzolo avanza la realizzazione del nuovo Autoporto, che sostituirà quello presente oggi a Susa e per il quale sono state avviate le attività di acquisizione fondiaria nell'area interessata dai lavori.

Sul sito di valorizzazione di Salbertrand sono state completate le attività per la rimozione di parte dei materiali abbandonati in modo da rendere disponibile l'area in vista dell'insediamento del sito di smistamento e valorizzazione dei materiali di scavo proveniente dal cantiere italiano del tunnel di base. Nell'estate 2024 si è conclusa anche la pulizia dell'ultima porzione del sito.

I costi a carico dell'Italia ammontano a 4,9 miliardi di euro di cui circa 3 miliardi di euro per la tratta internazionale e 1,9 miliardi per la tratta nazionale.

Sulla **tratta di accesso italiana** è previsto l'adeguamento della tratta Bussoleno-Avigliana sulla attuale linea storica Torino-Modane con interventi di potenziamento della linea, ammodernamento tecnologico, potenziamento dei sistemi di alimentazione, mitigazione acustica della linea, ampliamento della linea a 750 metri per consentire il transito di convogli merci. È stata conclusa la progettazione definitiva degli interventi eccetto il risanamento acustico della tratta, entro il 2025 per i soli interventi finanziati saranno avviati i lavori per l'ammodernamento della linea storica che termineranno dal 2027 per fasi e nel corso del 2025 saranno affidati i lavori di realizzazione della galleria di 14 km tra Avigliana e Orbassano. Il 18/10/2024 la Prefettura di Torino, Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) e il Commissario Straordinario per la realizzazione dell'opera di "adeguamento della linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno- Avigliana" hanno sottoscritto il Protocollo di Legalità che ha l'obiettivo di prevenire e contrastare tentativi di infiltrazione mafiosa nel tessuto economico e imprenditoriale interessato dai lavori di realizzazione della tratta italiana della linea Torino-Lione.

Per la **tratta di accesso francese**, dopo un 2023 di criticità e ritardi, si segnala positivamente l'avvio, a dicembre 2024, del programma di studi preliminare dettagliato (APD) per l'accesso francese. Questi studi sono iniziati a inizio del 2025, saranno ripartiti su un periodo iniziale di tre anni e consentiranno di definire con precisione il tracciato dei 120 km di nuove linee da Lione fino all'imbocco del tunnel sotto le Alpi in Savoia, compresi i tre grandi tunnel situati lungo il percorso (Chartreuse, Glandon e Belledonne). I nuovi binari della sezione francese saranno consegnati, nella migliore delle ipotesi, 10 anni dopo la messa in esercizio, nel 2032-2033, del tunnel del Moncenisio e della tratta nazionale italiana. Nel frattempo, il traffico merci avverrà sulla storica linea Digione-Ambérieux-Modane i cui lavori di ammodernamento saranno realizzati entro il 2033.

I rischi sono due, uno di natura politica e popolare con l'opposizione al progetto da parte di gruppi locali e ambientalisti in entrambi i Paesi, l'altro di natura economica legato alla ripartizione dei costi tra Italia e Francia, questione ancora dibattuta. La Francia contribuisce per il 36% dei lavori, ma gode del 50% dei pedaggi, una disparità che ha generato tensioni. Inoltre, il finanziamento delle opere di accesso in Francia e Italia non è stato ancora completamente definito, con necessità di ulteriori negoziazioni e approvazioni da parte dell'Unione Europea.

Per quanto riguarda invece la riapertura del tunnel ferroviario del Frejus, chiuso da agosto 2023, è arrivata la conferma di riapertura al 1° aprile 2025.

AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA (AFA)

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

Dopo la frana di agosto 2023 che ha causato la chiusura del traffico sia ferroviario che stradale tra Italia e Francia, si è in attesa del ripristino del traffico ferroviario, inizialmente programmato per ottobre 2024 ed ora posticipato al 1° aprile 2025.

A gennaio 2024 è stato pubblicato il bando di gara per la futura concessione del servizio ferroviario alpino. L'unico partecipante è stato Mercitalia Rail con AFA come fornitore per la gestione commerciale e operativa del servizio. A novembre 2024 i Ministeri hanno comunicato a Mercitalia il non accoglimento dell'offerta per aver oltrepassato i limiti contributivi richiesti dal bando.

Attualmente è allo studio dei due Ministeri la fattibilità economica per la continuazione dell'Autostrada Ferroviaria Alpina al fine di evitare la desertificazione della linea storica del Frejus.

Lato viabilità, sul **traforo stradale del Frejus** si registrano ritardi nell'avanzamento lavori. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova galleria nel senso Italia- Francia in affiancamento all'attuale galleria esistente, lunga 12,87 km e distante circa 50 mt dall'esistente galleria. Sul traforo esistente vi saranno lavori di ammodernamento, messa in sicurezza e sarà utilizzata nel solo senso Francia-Italia. Sarà inoltre adeguato il sistema di ventilazione e realizzati 5 by-pass per il passaggio dei veicoli di soccorso dalla galleria di sicurezza al traforo. Nel 2022 SITAF, la società autostradale che gestisce l'infrastruttura, ha comunicato un ulteriore rialzo dei costi per una spesa complessiva, che ad oggi, ammonta a circa 334 mln di euro solo per il lato italiano, di cui 304 mln di euro (pari al 91% del costo totale) finanziati da SITAF, e i restanti 30 mln di euro (pari al 9% del costo totale) finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione. La pandemia da Covid-19, le difficoltà di approvvigionamento dei materiali e l'aumento generalizzato dei costi, nonché ritardi e ritardi nelle dotazioni tecniche e nei collaudi degli impianti di sicurezza hanno fatto slittare l'apertura di un anno, ora fissata a luglio 2025.

A far slittare la data di riapertura è il pericolo di nuovi crolli della falesia che sovrasta il tunnel ferroviario, l'autostrada A43 e la RD 1006. Esperti del Dipartimento, di SNCF Réseau e di RTM lavorano in equipe, con un monitoraggio costante sull'andamento dei lavori da parte del Comitato per il servizio ferroviario della Maurienne. La stagione dei «valichi chiusi» ha un prezzo che sta diventando insostenibile, calcolato intorno a un aumento dei costi logistici del 5% e a un impatto negativo di quasi un miliardo di euro l'anno (870 milioni per l'esattezza).

4.1.2. IL CORRIDOIO TEN-T “MARE DEL NORD-RENO-MEDITERRANEO” (EX RENO-ALPI)

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

Il Terzo Valico rappresenta un importante tassello del corridoio TEN-T Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, che peraltro nel 2024 ha cambiato la precedente denominazione “Reno-Alpi” per evidenziare il suo sbocco verso il Mar Mediterraneo attraverso il porto di Genova. Il corridoio ha un'estensione di circa 3.900 km di rete ferroviaria, interessando l'area più industrializzata e popolata d'Europa, collegandola al mare del Nord con i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge e al mar Mediterraneo con il porto di Genova, risultando pertanto fondamentale per il trasporto dei passeggeri e delle merci. Con la legge n. 55/2019, cd. “sblocca cantieri”, al fine di accelerare la realizzazione del Terzo Valico e del Nodo ferroviario di Genova, i 3 progetti “Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole”, “Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi” e “Potenziamento Genova- Campasso” sono stati unificati in un Unico Progetto. Il costo complessivo dei 3 progetti è di 10.623 milioni di euro di cui finanziati 9.957 milioni di euro.

L'opera si sviluppa in direzione sud-nord fra Genova e Tortona per complessivi 53 km di cui 37 km in galleria, e interessa 14 comuni della Città Metropolitana di Genova e della Provincia di Alessandria. I 16 km all'aperto si trovano principalmente all'estremità nord della linea, dalla piana di Novi Ligure a Tortona, dove seguono lo stesso tracciato della linea attuale. Per quanto riguarda le linee ferroviarie esistenti, il Terzo Valico è connesso:

- a sud con gli impianti ferroviari dell'area di Genova, con i bacini portuali di Prà e del Porto storico e con la linea per Savona;
- a nord, a Novi Ligure con le linee in direzione di Alessandria, Torino e Novara e a Tortona con le linee in direzione di Milano.

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

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

Le due gallerie più lunghe sono a doppia canna, unite tra loro ogni 500 metri dai by-pass che consentono di raggiungere il tunnel parallelo in caso di emergenza. A lavori finiti l'unico tratto all'aperto fra queste gallerie sarà costituito da un chilometro circa fra le gallerie di Valico e Serravalle, in corrispondenza della frazione di Libarna, uno spazio attrezzato per le manovre di soccorso. La galleria di Valico inoltre prevede per esigenze sia costruttive, sia di sicurezza quattro punti intermedi di accesso, le finestre, anche queste realizzate in galleria:

- la finestra Polcevera, lunga 1.900 metri, nel comune di Genova;
- la finestra Cravasco, lunga 1.535 metri, nel comune di Campomorone (Ge);
- la finestra Castagnola, lunga 2.530 metri, nel comune di Fraconalto (Al);
- la finestra Val Lemme, lunga 1.687 metri, nel comune di Voltaggio (Al).

Tra l'uscita nord della galleria Serravalle e Tortona la linea si sviluppa in prevalenza all'aperto con l'eccezione di una galleria artificiale che si trova nel comune di Pozzolo.

Le principali opere completate inerenti alla parte sotterranea sono le Finestre (Polcevera, Cravasco, Castagnola e Val Lemme), Galleria Campasso, Galleria di Serravalle, Galleria di Pozzolo.

Ad oggi l'avanzamento complessivo dello scavo delle gallerie è pari a circa l'89% su un totale di 88 km di opere in sotterraneo. Per quanto riguarda le opere all'aperto, a giugno 2024 è stata riattivata la stazione di Rivalta Scrivia, uno scalo merci all'avanguardia e attivato all'esercizio il raddoppio della tratta Rivalta Scrivia-Tortona.

Sul fronte delle opere compensative sono in corso i lavori inerenti la viabilità sia in area piemontese che ligure al fine di mitigare l'impatto dei lavori sul territorio e sulla viabilità dei comuni interessati. Sono previsti importanti interventi di adeguamento e miglioramento delle viabilità ordinarie oltre che interventi su acquedotti/impianti fognari e altre opere (parcheggi, interventi di permeabilità, ecc).

A settembre 2024 è stato abbattuto l'ultimo diaframma della galleria di ventilazione dell'interconnessione di Genova Voltri necessaria per collegare le gallerie di interconnessione del Terzo Valico con il pozzo di aerazione.

Nel 2024 sono proceduti regolarmente i lavori su 9 dei 13 fronti di scavo, per quanto concerne i 4 fronti non attivi due si trovano in località Radimero dove si sta procedendo con le attività di allargamento dello scavo necessarie ad effettuare lo smontaggio delle frese. Negli altri due fronti fermi che si trovano in località Vallemme (direzione nord), nel corso del 2024 è stato rinvenuto gas oltre la soglia limite di sicurezza e pertanto si è reso necessario approntare uno specifico piano di indagine, condotto dall'Università La Sapienza di Roma con l'ausilio delle figure specialistiche/laboratori specializzati per sviluppare analisi geochimiche preliminari. A seguito di tali analisi è stata sviluppata una metodologia operativa per consentire quanto prima la ripresa delle attività di scavo diluendo il gas nella galleria in costruzione e facendolo defluire dalla finestra di Vallemme, fermo restando la priorità di tutelare la salute e la sicurezza delle persone sui luoghi di lavoro. A gennaio 2025 il Commissario Straordinario di Governo, Mauceri, ha dichiarato le difficoltà di avanzamento dei lavori legate alla complessa situazione geologica con cedimenti, presenza di gas, di grisù e di amianto nelle rocce oltre i limiti di legge per i quali è stato necessario fare indagini e analisi per tutelare la sicurezza dei lavoratori.

Per quanto riguarda il **nodo ferroviario di Novara**, gli interventi previsti rientrano nel disegno più ampio di realizzazione e completamento della rete ferroviaria europea e sono strettamente legati allo sviluppo delle attività logistiche ed industriali dei raccordi attivi nel nodo ferroviario di Novara. L'opera più significativa è rappresentata dalla realizzazione di una bretella a servizio dei treni merci, nonché progettazioni pregresse per le linee Novara-Mortara e Novara-Milano. La bretella parte a nord di Novara, nei pressi di Vignale, dove si stacca dalla linea Novara-Domodossola e passando sotto l'autostrada A4 e la linea ad alta velocità Torino-Milano, raggiunge direttamente lo scalo del nodo novarese denominato Novara Boschetto. Questi interventi permetteranno l'eliminazione delle interferenze a Novara Centrale con separazione dei flussi viaggiatori e merci con conseguente incremento di regolarità e l'incremento di capacità e prestazioni per il traffico merci. Grazie alla nuova bretella i treni merci avranno un accesso diretto alle linee di riferimento a nord senza più dover impegnare la stazione di Novara, che resta principalmente a servizio dei treni passeggeri. Al contempo, la necessità di conseguire i primi obiettivi di adeguamento infrastrutturale del nodo di Novara in tempi coerenti con gli scenari connessi all'attivazione del Terzo Valico dei Giovi, ha determinato l'individuazione di un primo pacchetto di

interventi mirato all'adeguamento a modulo 750 metri di alcuni binari di Novara Boschetto, da eseguirsi sull'apparato esistente.

L'adeguamento e il potenziamento del nodo ferroviario comprendono anche importanti investimenti collaterali soprattutto dal punto di vista della viabilità. In particolare, saranno soppressi alcuni passaggi a livello tra lo scalo di Novara e la stazione di Vignale da dove si diramano le linee verso Domodossola e il Sempione. È prevista anche la realizzazione di una bretella stradale per collegare direttamente a nord del capoluogo la strada statale 229 del lago d'Orta con la 32 Ticinese attraverso un doppio sottopassaggio per superare i binari della Novara-Domodossola e della Novara-Arona.

L'iter autorizzativo è stato avviato per il progetto definitivo della 1ª fase, relativa al PRG Nodo di Novara, comprensivo dei PRG e ACC di Novara Boschetto, PRG Vignale e della nuova bretella merci Vignale-Boschetto. Il progetto ha acquisito il parere positivo con prescrizioni da parte del CSLPP ad ottobre 2021. Contestualmente è stata avviata presso il MATM la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ad oggi non conclusa.

Nelle more del reperimento delle risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi, nel corso del 2024 è stato completato il Progetto Definitivo riguardante interventi infrastrutturali e tecnologici propedeutici alla prima fase del potenziamento del nodo di Novara, finalizzati ad un incremento del traffico merci, prevedendo la realizzazione, all'interno dello scalo di Novara Boschetto, di binari di stazionamento treni merci con il modulo di 750 metri, standard europeo del traffico merci. È previsto di bandire la gara per la realizzazione degli interventi nel primo semestre 2025.

Per quanto riguarda la **linea Tortona- Voghera** gli interventi previsti sono:

- l'adeguamento del Piano Regolatore Generale (PRG) della stazione di Tortona per inserimento dei nuovi binari;
- il quadruplicamento in affiancamento ai binari della linea esistente per un'estesa di 16 km e il mantenimento dell'interasse esistente sulla linea storica, a esclusione di qualche piccola variazione locale;
- il collegamento fra la linea Genova-Milano e la linea Alessandria-Piacenza senza bivi a raso, tramite la realizzazione di un'opera di scavalco sulla linea Genova-Milano;
- la sistemazione della fermata di Pontecurone;
- la realizzazione di quattro fabbricati tecnologici per la gestione degli enti di stazione e di linea;

- la realizzazione di nuovi ponti, cavalcavia e sottovia lungo la linea;
- interventi di sistemazione/protezione idraulica dei Torrenti Grue, Calvenza, Curone e Limbione.

L'importanza strategica del progetto è data dalla sua posizione geografica in corrispondenza dell'intersezione di due importanti direttrici ferroviarie, la Torino-Alessandria-Piacenza e la Milano- Genova. Gli interventi del quadruplicamento rientrano infatti nel più ampio programma di potenziamento del Corridoio Milano-Genova per il miglioramento – in termini di frequenza dei servizi e di riduzione dei tempi di percorrenza – dei collegamenti lungo l'asse centro-occidentale della Pianura Padana, tra la parte sud-occidentale della Lombardia e quella sud-orientale del Piemonte.

Dopo la conclusione del PFTE (Piano di Fattibilità Tecnico- Economica) a dicembre 2023, a maggio 2024 è stato avviato l'arricchimento del Piano per l'avvio gara d'appalto, prevista per il primo semestre del 2025. La consegna dei lavori è prevista per il 2026. L'avvio dei lavori dipenderà dall'approvazione finale del progetto e dalla copertura finanziaria completa. L'importo è complessivamente stimato in 900 milioni di euro, di cui disponibili 24 nel vigente aggiornamento del CdP-I. Mentre restano da reperire ulteriori 576 milioni.

Il progetto di potenziamento della **linea ferroviaria Acqui Terme- Ovada- Genova**, prevede una serie di interventi sulle tratte e gli impianti finalizzati all'incremento degli indici di regolarità e affidabilità e al miglioramento diffuso dell'accessibilità nelle stazioni. È prevista inoltre la sistemazione delle stazioni di Acqui Terme e di Mele.

Il progetto prevede i seguenti interventi:

- Interventi di rinnovo binario e risanamento massicciata (allo scoperto e in galleria) e interventi di manutenzione straordinaria delle opere d'arte e del corpo stradale;
- Interventi per il miglioramento della regolarità del servizio:
 - Mele: Nuovo Piano Regolatore di Stazione (PRG) in configurazione a 2 binari, consolidamento definitivo versante con realizzazione galleria artificiale, soppressione PL km 22+147 mediante nuova viabilità stradale;
 - Campoligure: Nuovo PRG di stazione con modifiche atte a consentire movimenti contemporanei (migliore gestione degli incroci);
 - Prasco Cremolino: Realizzazione nuovo sottopasso (migliore gestione degli incroci) e ascensori (abbattimento barriere architettoniche);
- Stazioni: Accessibilità, intermodalità e interventi FV.

A dicembre 2024 la progettazione esecutiva è stata completata e sono stati ultimati gli interventi di rinnovo di oltre 12 km di binario, impermeabilizzazione del viadotto Visone, e ricostruzione di tre ponticelli nella tratta Ovada-Acqui.

Sono stati inoltre avviati interventi presso Campo Ligure, con lavori in corso per il Nuovo Piano Regolatore di Stazione e consolidamento della galleria Del Ciso.

La progettazione per la galleria artificiale di Mele è stata approvata e i lavori sono pianificati per il 2025.

Resta confermato sia il cronoprogramma che prevede l'ultimazione dei lavori nel 2026, sia i costi che ammontano a 87 milioni di euro, di cui attualmente disponibili 3 milioni da fondi statali aggiuntivi; il restante fabbisogno sarà coperto entro il 2025 tramite fondi PNRR e contributi regionali.

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

- la realizzazione di interventi diffusi per l'efficientamento delle stazioni di Iselle, Preglia e Varzo, con la realizzazione dei sottopassi di stazione e la posa di nuove comunicazioni nonché la velocizzazione a 60 km/h di quelle esistenti, ove possibile;
- la realizzazione del nuovo Posto di Comunicazione di Mognatta al fine di poter sfruttare nella tratta Varzo-Mognatta entrambi i binari per il transito di treni con sagoma P/C80;
- il raddoppio per circa 2,5 km della tratta Domodossola-Domo II, fino al ponte sul fiume Toce.

A settembre del 2024 dopo tre mesi di chiusura, la ferrovia internazionale del Sempione è stata riaperta alla circolazione dei treni. I cantieri hanno interessato diverse tratte, sia lungo la direttrice Gallarate-Domodossola sia su quella proveniente da Novara.

I lavori principali con un investimento di 93 milioni di euro si sono concentrati sulla Arona-Premosello per l'adeguamento della sagoma delle gallerie a favore dei trasporti intermodali senza limitazioni (1°Lotto). Gli altri cantieri sono stati aperti tra Iselle e Premosello e sulla linea Novara-Domodossola con altri 11 milioni dove a Cressa Fontaneto i binari di incrocio sono stati portati a modulo standard europeo di 750 metri. Tra Domodossola e l'imbocco del tunnel del Sempione si è intervenuti sulla galleria elicoidale che si trova tra Varzo e Iselle di Trasquera. Durante l'estate 2025 la direttrice del Sempione sarà nuovamente interessata da chiusure e cantieri, seppure con un calendario meno impattante. Il nodo del corridoio tra Italia e Svizzera è rappresentato dalla galleria elicoidale

di Varzo-Iselle. Questo tunnel è stato realizzato per prendere quota senza allungare eccessivamente il percorso della ferrovia, ma incide in modo significativo con i suoi limiti di velocità e di tracciato. Nonostante questa soluzione ingegneristica, l'ascesa da Domodossola all'imbocco sud del traforo presenta pendenze fino al 25 per mille.

A settembre 2024 la Svizzera ha già deciso di completare il tunnel di base del Lötschberg a doppio binario. La OuestRail, un'associazione svizzera che rappresenta gli interessi della linea Sempione-Lötschberg, sta cercando di partecipare al bando Interreg Italia-Svizzera per definire i costi di un nuovo tracciato che, partendo da Beura-Cardezza (Domo II), raggiungerebbe direttamente il tunnel del Sempione, eliminando le pendenze attuali.

L'importo complessivo dei lavori è stato stimato in 237,50 milioni di euro di cui 134,50 milioni messi a disposizione dal Consiglio Federale Svizzero mentre 103,00 milioni di euro messi a disposizione dal Governo della Repubblica Italiana che sono già disponibili a valere sul Contratto di Programma tra il medesimo Governo della Repubblica Italiana e RFI S.p.A.

Dal punto di vista dei servizi di trasporto afferenti al sistema infrastrutturale dedicato al Corridoio Mare del Nord- Reno- Mediterraneo, OTI Piemonte monitora la linea **Novara-Varallo**, rispetto alla quale, dopo un 2023 di sostanziale stallo, nel 2024 sono stati fatti significativi progressi verso la riattivazione del servizio regolare. A gennaio, infatti, sono iniziati i lavori di ammodernamento della linea per adattarla a una riapertura al traffico regionale ed è stato proposto un servizio con tredici corse giornaliere tra Novara e Varallo, con fermate in tutte le stazioni lungo il percorso, per migliorare la mobilità dei pendolari e promuovere il turismo nella Valsesia. Nel 2025, si prevede il completamento degli interventi di ammodernamento della linea, inclusa la sostituzione di traversine e binari, e l'adeguamento delle infrastrutture per consentire l'utilizzo dei nuovi treni Blues di Trenitalia, a trazione diesel ed elettrica. Questi treni permetteranno relazioni veloci e dirette su Milano senza necessità di cambio.

Inoltre, si lavorerà all'integrazione del servizio ferroviario con i collegamenti autobus locali, creando un sistema di trasporto pubblico efficiente e coordinato per facilitare gli spostamenti dei pendolari e dei turisti nella regione.

4.1.3. IL SISTEMA AEROPORTUALE

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

Con riferimento ai lavori di messa in sicurezza della **linea ferroviaria Torino- Ceres**, proseguono i lavori per portare la linea agli standard moderni, migliorando la resistenza della rete e consentendo il passaggio di treni più capienti e confortevoli.

Questi interventi, che dovrebbero concludersi entro la fine di marzo 2025, rappresentano un passaggio necessario per eliminare il cambio obbligato a Ciriè e per estendere fino a Germagnano le linee SFM4 e SFM7, garantendo un aumento della frequenza delle corse. L'attivazione di questa nuova configurazione è attesa nel primo semestre del 2025.

Successivamente sarà avviata la terza fase dei lavori, ovvero l'attivazione della tratta Germagnano-Ceres, lunga 12,5 km, che richiede diversi interventi di adeguamento della rete agli standard ferroviari nazionali. Tra le attività principali vi sono la sostituzione dell'armamento ferroviario, gli adeguamenti dei circuiti di protezione della trazione elettrica oltre che delle stazioni, la messa in sicurezza delle opere d'arte, l'implementazione del sistema di controllo marcia treno con la soppressione dei passaggi a livello e la costruzione delle opere sostitutive. In merito ai passaggi a livello, tutti i partecipanti hanno concordato di procedere rapidamente alla sottoscrizione di opportune convenzioni per la soppressione degli incroci ancora presenti lungo la tratta.

L'ultima fase finanziata con fondi PNRR, prevede l'allungamento della linea e del servizio ferroviario fino a Ceres, con previsione primo trimestre 2026.

Per quanto riguarda i collegamenti con l'aeroporto di Cuneo Levaldigi, si segnalano avanzamenti lato ferrovia sulla **linea Fossano- Cuneo**: nel corso del 2024 RFI ha proseguito gli interventi di potenziamento infrastrutturale finalizzati a consentire il transito dei più moderni treni merci con il massimo carico trasportabile. Le attività hanno incluso l'adeguamento di oltre 500 opere civili e di armamento, tra cui ponti, viadotti e tombini, per garantire l'efficienza complessiva della ferrovia. Nel 2025 è previsto il proseguimento della Fase 2 dei lavori che comprende la soppressione di ulteriori passaggi a livello (PPLL) e l'adeguamento delle infrastrutture con l'obiettivo di migliorare la sicurezza e l'efficienza della linea, in coerenza con gli standard europei per il traffico merci. La fase 2 dei lavori dovrebbe concludersi nel 2027.

Lato viabilità, nessun avanzamento significativo sul progetto di **nuovo raccordo della SP662 con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi** per il quale restano tante le incognite legate alla mancanza di fondi, ostacoli di natura burocratica e la necessità di studi approfonditi di valutazione di impatto ambientale.

Per quanto riguarda i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, restano fermi sia i lavori di adeguamento della **linea ferroviaria Novara-Malpensa e variante di Galliate**, sia i lavori di adeguamento e attraversamento del Ticino sulla **SS527** sulla quale sono previsti interventi di **adeguamento della viabilità tra Malpensa e Oleggio**.

Per la prima si segnalano ritardi a causa della mancanza di finanziamenti e complessità tecniche, sulla seconda - sebbene ad aprile 2024 il progetto definitivo del nuovo ponte sul Ticino è stato rivisto per includere adeguamenti alle normative ambientali e di sicurezza - l'opera rimane sospesa a causa della mancanza di fondi e dell'impasse politica tra Regione Piemonte e Regione Lombardia. La Provincia di Novara sta cercando di ottenere nuovi fondi europei e statali per rilanciare il progetto, ma permangono difficoltà burocratiche con la Regione Lombardia.

4.1.4. IL SISTEMA DEI CENTRI INTERMODALI

L'interporto S.I.TO si trova nella conurbazione più prossima alla città di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate della Regione. La struttura fornisce servizi di eccellenza per società di logistica e spedizionieri, si presta per attività di city logistics perché ben collegata sia via ferrovia che via tangenziale alla città ed è connessa alla Linea ferroviaria per Milano, Savona, Genova, Alessandria e per la Francia, attraverso lo Scalo ferroviario RFI di Orbassano. I progetti di sviluppo del polo logistico si collocano nel disegno complessivo di sistema ferroviario europeo TEN-T poiché l'interporto è parte integrante del progetto di collegamento AV/AC Torino-Lione. Il pacchetto di lavori, orientati sia all'ammodernamento delle aree interne sia al potenziamento del raccordo con lo scalo RFI, è stato avviato a marzo 2022 ed è finanziato dal MIT e da S.I.TO. Nello specifico i lavori riguardano l'allungamento dei binari per poter accogliere treni più lunghi (da 550 e 750 mt) e più pesanti e la realizzazione di 10.000 metri quadrati di nuovi piazzali.

La progettazione per l'ampliamento a 100.000 mq del terminal intermodale è tuttora in corso, mentre l'adeguamento della lunghezza di alcuni binari di trasbordo allo standard europeo è stato completato, così come l'arretramento di tutta la radice dei binari operativi. Sono in corso lavori per il potenziamento tecnologico di ingresso al raccordo con portali intelligenti, sia sul lato strada che su quello ferrovia. È in corso la creazione di nuovi piazzali per container ISO marittimi e aree di stoccaggio per reefer container plug-in, per rispondere alla diversificazione merceologica delle merci. Il valore degli investimenti ammonta a 3 milioni di euro e la fine dei lavori è prevista nel 2025.

L'interporto di Novara (Centro Intermodale Merci di Novara, CIM Spa) è un nodo logistico di fondamentale importanza per le relazioni commerciali tra il Nord Ovest italiano, il Mediterraneo e l'Europa Centro Orientale, in quanto posizionato all'incrocio tra i due Corridoi europei TEN-T Mediterraneo e Mare del Nord- Reno- Mediterraneo (ex Reno-Alpi). I lavori di rivisitazione della viabilità dell'Interporto, di realizzazione di OCR stradali e ferroviari nonché il potenziamento dei binari di accesso allo scalo che lo collegano, tramite Novara Boschetto, alla stazione di Novara sono stati quantificati in 6 milioni di euro.

Ma tutto l'areale merci di Novara è destinato a un'importante evoluzione. Rfi si è impegnata a investire 80 milioni di euro (a prezzi attuali però potrebbe sfiorare i 100). Nel 2024, l'Interporto di Novara C.I.M. S.p.A. ha proseguito il suo programma di potenziamento infrastrutturale. In particolare, sono stati completati gli interventi di ampliamento del

terminal intermodale e implementate soluzioni di automazione dei processi operativi attraverso l'adozione di tecnologie avanzate. Nel 2025, è previsto il proseguimento degli interventi di ampliamento del terminal intermodale, con particolare attenzione all'implementazione di tecnologie innovative per l'automazione dei processi operativi. Queste soluzioni mirano a migliorare l'efficienza e la capacità del terminal, rendendolo più competitivo nel panorama logistico nazionale e internazionale. Parallelamente, si prevede l'avvio dei lavori per la costruzione del nuovo parcheggio "safe & security" per 350 mezzi pesanti, una volta completato l'iter autorizzativo. Questa infrastruttura contribuirà a migliorare la gestione del traffico pesante e a potenziare i servizi offerti dall'Interporto. Le principali criticità riguardano la necessità di reperire i finanziamenti necessari per completare gli interventi previsti.

L'areale del Basso Piemonte riveste un ruolo nevralgico negli scambi commerciali da e verso i porti liguri e il Nord Europa, lungo l'asse Genova – Rotterdam, e possiede una vocazione naturale come retroporto della Liguria.

Per queste ragioni in questo territorio si sono concentrati nel tempo numerosi insediamenti logistici: l'interporto di Rivalta Scrivia gestito dalla Società Katoen Natie, il Terminal intermodale Rail Hub Europe, l'interporto di Arquata Scrivia, le aree logistiche di Pozzolo Formigaro e Spinetta Marengo in cui si sono insediati e si insedieranno operatori logistici importanti che necessiteranno di nuova manodopera a beneficio dell'occupazione. L'offerta logistica è completata da tre scali merci, quello di Casale Monferrato, Novi Ligure e Alessandria Smistamento. Con riferimento a quest'ultimo - di proprietà di RFI, Mercitalia Logistics e Trenitalia – al Commissario Straordinario di Governo Calogero Mauceri (già Commissario per il nodo ferroviario di Genova e Terzo Valico e la tratta italiana della linea AC/AV Torino-Lione) è affidato il progetto di sviluppo e rilancio, in un'ottica di maggiore connessione dell'area con i porti liguri. Relativamente al **Nuovo Hub intermodale di Alessandria Smistamento** attualmente il costo è stimato in circa 350 mln €, di cui finanziati 91,5 mln € a valere sull'agg. 2024 del CdP-I 2022-2026 per la progettazione e realizzazione di una prima fase degli interventi, denominata "Fase 1".

A marzo 2023 è stato firmato un Protocollo della durata 36 mesi e dal valore di 250 mln € di investimenti che ha dato il via allo sviluppo dello scalo: la prima fase si è conclusa a dicembre 2023 con la realizzazione del PFTE del nuovo Terminal; a marzo 2024 RFI ha presentato il PFTE del nuovo terminal. Il 27 settembre 2024 è stato annunciato il

raggruppamento vincitore per la redazione del Masterplan e della Variante Urbanistica del nuovo scalo merci di Alessandria, a seguito del bando di gara promosso da FS.

Lo scalo ferroviario prevede la presenza di 3 gru a portale di movimentazione merci di 45 metri da 40 tonnellate che si muovono lungo 4 binari con un modulo di 750 metri, 2 corsie stradali per lo scorrimento dei Tir e 4 corsie di stoccaggio per i container. L'hub intermodale invece sarà caratterizzato da un mix funzionale: un'area di carico/scarico e stoccaggio merci, un'area produttiva ecologicamente attrezzata, un parco pubblico e un'area urbana comprensiva di social/student housing, residenziale, terziario e commerciale. La maggiore criticità è legato al reperimento delle risorse per la realizzazione del progetto di ammodernamento dello scalo.

Per quanto concerne l'area del verbanco cusio-ossola e, in particolare, **l'interporto Domo2**, ad ottobre 2024 CargoBeamer ha annunciato un piano di investimento di 60 milioni di euro per l'ampliamento e la modernizzazione del terminal, con l'obiettivo di trasformarlo in un hub logistico di riferimento per il corridoio Genova-Rotterdam. Inoltre è stata avanzata la proposta di includere nella pianificazione tecnica e nel finanziamento la costruzione di una nuova linea ferroviaria tra Iselle e Domodossola.

L'assessore regionale alla Logistica e Infrastrutture Strategiche, Enrico Bussalino, ha effettuato un sopralluogo al terminal Domo2, sottolineando l'importanza strategica dell'infrastruttura per il Piemonte e l'intera rete infrastrutturale del Nord Italia.

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

Con l'avvio dell'operatività del terminal portacontainer di Vado Ligure, nel dicembre 2019, le Regioni Piemonte e Liguria hanno deciso di investire nel potenziamento della **linea ferroviaria Torino- Fossano- Mondovì- Savona** per la quale RFI ha redatto il Quadro Esigenziale, destinato ad essere input per lo sviluppo di un successivo Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP). Il Quadro Esigenziale è stato concluso nel 2024 mentre il DocFAP è stato avviato con conclusione prevista entro il 2025. I principali elementi oggetto di valutazione convergeranno sulla possibilità di migliorare le caratteristiche prestazionali della linea portando a 500 m il modulo e a D4/D4L (22,5 t/asse) la categoria di massa assiale sull'intera tratta. Nel DocFAP non saranno, invece, considerati interventi alla sagoma del tracciato tra Mondovì e Savona. Il problema dell'acclività della

linea sarà affrontato attraverso la realizzazione di binari per composizione/scomposizione merci nella zona di Ceva. Inoltre, RFI ha terminato l'adeguamento a massa assiale D4 (22,5 t/asse) per la tratta Trofarello- Fossano (51 km), così da consentire il transito ai treni merci con il massimo carico ammesso in Europa. Le tratte diramate Fossano-Cuneo-Borgo S. Dalmazzo (30 km) e Cuneo-Saluzzo-Savigliano (50 km) saranno adeguate alla massima categoria di massa assiale entro il 2026 mentre la tratta tra Fossano e S. Giuseppe di Cairo entro il 2030. L'adeguamento della tratta da S. Giuseppe di Cairo sino a Savona sarà realizzata in coerenza con gli esiti del DocFAP. L'adeguamento prestazionale richiede la verifica di tutte le opere d'arte lungo la linea (viadotti, ponti, tombini, ecc.) ed eventuali rinforzi per sostenere l'incremento di carico. Sono in corso le verifiche strutturali per le opere d'arte che insistono sulle tratte di prossimo adeguamento. Risultano finanziati 22,7 milioni di euro per l'adeguamento a massa assiale D4 della tratta Trofarello-S. Giuseppe di Cairo.

A novembre 2024 il Sindaco di Savona, Marco Russo; il Sindaco della Città metropolitana e della Città di Torino, Stefano Lo Russo; la Sindaca di Cuneo, Patrizia Manassero, il Presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri e il Presidente della Provincia di Cuneo, Luca Robaldo, hanno firmato il Protocollo di Intesa per il potenziamento dei collegamenti strategici tra territori, un patto di collaborazione finalizzato a sollecitare Regioni e Governo a intervenire per affrontare con urgenza gli annosi problemi infrastrutturali che ostacolano i collegamenti non solo ferroviari, ma anche autostradali e stradali tra Piemonte e Liguria. L'accordo, sottoscritto anche dalle Camere di Commercio di Torino, di Imperia, La Spezia e Savona e di Cuneo, nonché dall'Unione Industriali Torino, sancisce una collaborazione tra le istituzioni e le realtà produttive della durata di 5 anni rinnovabili mirata al rafforzamento delle infrastrutture e dei trasporti anche con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo economico e turistico di una realtà di ampio respiro che considera il Nord-Ovest come un sistema territoriale, economico e sociale integrato e coeso.

Con il Protocollo si intende:

- avviare un confronto con il Governo, RFI e i concessionari delle linee per il miglioramento di uno dei 'cordoni ombelicali' tra il sistema produttivo piemontese e il sistema produttivo e portuale ligure in cui la ferrovia può e deve diventare strategica per collegare tra loro i poli di attrazione culturale di livello internazionale costituiti dalla città di Torino e da quella di Savona, quest'ultima candidata al ruolo di Capitale italiana della Cultura per il 2027.

- modernizzare il sistema autostradale e attenuare le criticità lungo le tratte autostradali Torino-Savona e Genova-Ventimiglia, ponendo come prioritaria l'attenzione alle esigenze dell'utenza produttiva, commerciale e turistica. Per avviare una nuova stagione di impulso e sensibilizzazione verso il Governo e le società concessionarie del sistema autostradale, si ritiene fondamentale il coinvolgimento del mondo produttivo e del lavoro, rappresentati dalle associazioni di categoria e dalle organizzazioni sindacali.
- Migliorare la rete stradale statale e provinciale che collega Torino, il Basso Piemonte, l'entroterra savonese e la Riviera di Ponente, tenendo in considerazione l'importanza che tali arterie hanno per i sistemi produttivi a livello locale, ma anche la funzione che possono svolgere per una mobilità turistica di prossimità a velocità ridotta e attenta ai paesaggi rurali e montani attraversati dalle Statali e dalle Provinciali.

In corso di ultimazione i lavori sulla **stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia**, nodo importante del sistema logistico piemontese poiché collegata all'omonimo interporto grazie ad una bretella di 9 km, alla SS211 Novi Ligure – Tortona e al casello autostradale di Tortona (a circa 5 km dal terminal ferroviario) sul crocevia delle autostrade A7 Milano- Genova e A21 Torino- Piacenza. A marzo 2024, è stata completata la fase finale del PRG, includendo l'attivazione di 4 binari a 750 metri. A maggio sono iniziati i collaudi dei nuovi sistemi ACC per il controllo del traffico ferroviario e a giugno 2024 è stato attivato il secondo binario della tratta Rivalta Scrivia – Tortona nell'ambito dell'integrazione infrastrutturale con il Terzo Valico dei Giovi ed è stato concluso anche il restyling della stazione di Rivalta Scrivia ora disponibile al servizio passeggeri con nuovi marciapiedi adeguati agli standard europei e ascensori al servizio dei binari per garantire a tutti i viaggiatori un più agevole accesso ai treni, nuove pensiline e sottopassaggi riqualificati. Il fine lavori è previsto nel 2025.

Sulla **linea ferroviaria Torino- Alessandria- Tortona**, nel 2024 sono proseguiti gli interventi di adeguamento per consentire l'innesto della linea del Terzo Valico dei Giovi sulla tratta Alessandria-Tortona. Questi lavori hanno comportato modifiche alla circolazione ferroviaria, con sospensioni programmate del servizio per consentire le attività di cantiere. La prossima fase prevede il completamento degli interventi di adeguamento a modulo 740 metri e la progettazione degli interventi di adeguamento a sagoma P/C 80. Questi

interventi sono fondamentali per garantire la piena operatività del collegamento con il Terzo Valico dei Giovi e migliorare l'efficienza del trasporto ferroviario nella regione.

Nessun avanzamento e restano fermi alla fase di proposta:

- la realizzazione delle **uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7 dei Giovi** per il quale era previsto l'affidamento dell'incarico per la progettazione preliminare nel secondo semestre 2024;
- il progetto di nuova **superstrada tra Orfengo e Cameriano**, nel novarese, per la quale era attesa nel 2024 l'avvio delle procedure di gara, in vista dell'avvio dei lavori nel 2025.

Eliminata dal monitoraggio di OTI Piemonte l'ipotesi di sviluppo di un nuovo **polo logistico nel cuneese** poiché si tratta di un progetto non più in discussione.

Entra, invece, nel monitoraggio il progetto di sviluppo logistico del quadrante casalese. Il progetto prevede la creazione di un distretto industriale denominato DI11, che si estenderà su una superficie di 397.626 m², con una copertura massima di 190.860 m². La posizione strategica dell'area la inserisce in un ecosistema logistico di rilievo, comprendente interporti e retroporti piemontesi come Novara, Rivalta Scrivia, Alessandria, Arquata Scrivia, Novi Ligure e S.I.TO. (Torino). La variante al Piano Regolatore Generale Comunale, necessaria per l'insediamento dell'area logistica, è stata approvata dal Consiglio Comunale di Casale Monferrato il 27 marzo 2024. Tuttavia, non sono state fornite indicazioni precise sulle tempistiche successive, inclusi l'inizio dei lavori, le fasi di sviluppo e la data prevista di completamento.

4.1.5. IL SISTEMA DEI VALICHI ALPINI

Anche nel 2024 si sono protratte le gravi criticità lungo i più importanti valichi alpini che erano già state riscontrate nel 2023 e che riguardano il traforo autostradale del Monte Bianco, il traforo stradale del Frejus (rif. Sistema Corridoio Mediterraneo) e il Colle di Tenda. Il **traforo autostradale del Monte Bianco** deve essere sottoposto a pesanti lavori di ristrutturazione per i quali l'ente di gestione Sitmb (Società Italiana del traforo Monte Bianco), ha predisposto una serie di interventi per il rifacimento della volta e del manto stradale che comportano una spesa di 500 milioni e soprattutto la chiusura del traforo per 4 mesi all'anno per 18 anni. Anche in relazione a queste chiusure, è stata più volte sollevata la necessità di realizzare la seconda canna e i dati forniti dal Centro studi di Confindustria lo confermano: il costo in termini di valore aggiunto di una nuova chiusura del traforo del Monte Bianco della durata di un anno potrebbe essere di circa il -2,2% del valore aggiunto regionale. Se la chiusura fosse di tre mesi, l'impatto economico sarebbe pari al -0,54%. Ricordando che questo effetto negativo sul Pil annuo regionale verrebbe subito dalla Valle d'Aosta per 18 anni consecutivi, l'impatto cumulato in questo lungo periodo sarebbe di -9,8 punti percentuali.

Nel 2024 sono stati conclusi i due cantieri-test di risanamento della volta che hanno visto un investimento di 24 milioni di euro nel 2024, a carico delle due società concessionarie del traforo (SITMB per la parte italiana e ATMB per quella francese). Durante la realizzazione dei lavori, non sono mancati gli imprevisti tipici di un cantiere di tale complessità legati alle diverse caratteristiche idro-geologiche della montagna che sovrasta il traforo, che hanno implicato l'utilizzo di tecniche costruttive differenti da zona a zona, di metro in metro, dal piedritto alla chiave di volta.

Se da un lato non si è raggiunta la totalità prevista di metri da ricostruire - complessivamente, sono stati ricostruiti 328 metri di volta - dall'altro si può affermare che l'esperienza del 2024 rappresenta la chiave del proseguimento del risanamento.

In relazione all'ipotesi di costruire una seconda canna, il costo sarebbe di circa 1,2 miliardi di euro "interamente a carico dei privati" ha più volte ricordato il presidente di Confindustria Valle d'Aosta Francesco Turcato: "Questa disponibilità è stata ribadita ancora di recente dalla società che gestisce il traforo". Contro il raddoppio si è espresso in Francia il sindaco di Chamonix. Tra le critiche che vengono mosse, al di qua e al di là del confine, all'ipotesi di raddoppio del tunnel ci sono soprattutto quella dell'aumento del traffico e del conseguente maggiore inquinamento.

Spostandoci nell'area cuneese in ritardo anche i lavori di adeguamento agli standard di sicurezza in galleria sul **tunnel stradale del Colle di Tenda**.

Il progetto consiste nella realizzazione di una nuova canna stradale monodirezionale in direzione Italia-Francia per separare i flussi di marcia, nell'allargamento del tunnel esistente in direzione Francia-Italia e nella realizzazione di 13 by-pass che dovranno collegare le due canne. L'investimento complessivo dell'intervento è stimato in 330,2 milioni di euro, ripartiti rispettivamente: a) Francia per 106,20 mln € (non ha ancora versato la propria quota del 42%); b) Italia per 148,780 mln € (58% del costo).

Il termine dei lavori di realizzazione della nuova galleria era previsto per giugno 2024, ma ad ottobre 2024 erano ancora da realizzare 40 metri della calotta e 100 di arco rovescio della variante della galleria, l'installazione di circa la metà dell'illuminazione, l'installazione di reti idriche, elettriche e di drenaggio su circa metà della galleria, innalzamento della carreggiata per tutta la lunghezza del traforo e asfaltatura, l'installazione di gran parte dei dispositivi di sicurezza, in particolare di tutti i ventilatori. A novembre Anas ha collaudato il ponte sul rio della Cà all'imbocco francese del tunnel, sono state effettuate le prove di carico sulla struttura con camion ed è stata impermeabilizzata ed asfaltata la sede stradale. Tuttavia l'apertura della nuova canna del Traforo è slittata a giugno 2025.

Ad ottobre 2024 la Prefettura di Torino ha emesso l'interdittiva antimafia alla Cogefa, il colosso delle grandi opere che fa parte del consorzio stabile Edilmaco di Torino (50% di quote), subentrato nel maggio 2019 alla Grandi Lavori Fincosit di Roma (estromessa per "gravi inadempienze") e che sta lavorando per aprire la circolazione in "modalità cantiere". L'interdittiva antimafia non coinvolge Edilmaco, per ora, quindi i lavori possono proseguire e nel caso, Anas potrebbe chiedere il commissariamento dell'azienda (sollecitato dal governatore Alberto Cirio) per andare avanti. Cogefa si difende, ha presentato ricorso al Tar del Piemonte e confida in una sospensiva. L'udienza pubblica sul merito è fissata al 29 aprile 2025. Quattro estati e cinque inverni consecutivi senza la galleria internazionale hanno provocato un danno economico incalcolabile per il crollo di presenze (-70% secondo stime Confcommercio provinciale) di francesi e liguri, con forti ripercussioni negative sul sistema turistico, ricettivo e commerciale (-40% in media di ricavi) registrato nel Cuneese dalla tempesta Alex di ottobre 2020.

Per quanto riguarda il quadrante nord-orientale e, in particolare gli accessi sud al valico del Sempione, si segnalano rallentamenti sul progetto di raddoppio della **linea ferroviaria**

Vignale- Oleggio- Arona: ad aprile 2024 era ancora in corso l'elaborazione del Piano di Fattibilità Tecnico- Economica (PFTE) per l'adeguamento dei binari agli standard europei per i treni merci di 750 mt (atteso per il 2023) e continua la ricerca di finanziamenti attraverso il Contratto di Programma MIT-RFI. Solo il 3% dei fondi necessari, infatti, è attualmente disponibile, rappresentando la principale criticità per il completamento del progetto che ha un costo complessivo di 424 milioni di euro. I lavori procedono a rilento rispetto al cronoprogramma iniziale, con il completamento stimato posticipato al 2035.

Miglioramenti sull'avanzamento dei lavori di **potenziamento dell'imbarco autotreni della stazione di Iselle di Trasquera**, lungo la ferrovia Briga-Domodossola: a marzo 2024 è stata completata la progettazione esecutiva, consentendo di avviare le prime opere di adeguamento strutturale e nel mese di aprile sono stati avviati incontri con il Ministero delle Infrastrutture per ottenere finanziamenti dedicati all'opera.

A fine 2024 sono partiti i lavori di installazione dei nuovi sistemi di segnalamento e nel 2025 sono stati avviati i lavori di adeguamento del primo binario e completamento del sottopasso. Proseguono i monitoraggi sui flussi di traffico merci al Sempione, con un incremento del 10% rispetto al 2022. Le maggiori criticità riguardano la mancanza di fondi per il completamento dei lavori e la necessità di garantire la compatibilità con le infrastrutture ferroviarie svizzere della BLS SA.

Qualche lieve segnale di avanzamento in merito alla **riapertura della linea Arona - Santhià:** a fine dicembre 2023, Ferrovie dello Stato ha stanziato 5 mln€ per la redazione entro il 2024 del progetto di fattibilità con l'obiettivo di valutare le opzioni per il ripristino della linea. A luglio 2024, è stata deliberata l'elaborazione del quadro esigenziale, documento che definisce le indicazioni, le necessità e gli obiettivi del committente dei lavori e che dovrebbe completarsi entro il 2025. Una volta completato lo studio, sarà possibile procedere con la progettazione esecutiva e la ricerca dei finanziamenti necessari per l'avvio dei lavori. È fondamentale che le istituzioni coinvolte collaborino per superare le criticità finanziarie e tecniche, al fine di garantire l'avanzamento del progetto e migliorare la connettività ferroviaria nella regione. Le principali criticità riguardano la necessità di reperire ulteriori finanziamenti per coprire i costi elevati degli interventi previsti e la complessità tecnica legata all'adeguamento della linea agli standard europei per il traffico merci. Inoltre, sarà necessario coordinare le attività tra i vari enti coinvolti per garantire il rispetto dei tempi previsti nel cronoprogramma.

Lato viabilità, sono proseguiti i lavori lungo la **SS33 del Sempione**, in particolare a gennaio 2024 sono stati ultimati i lavori di varo dei nuovi impalcati sui viadotti a Ornavasso (km 102), con travi metalliche assemblate e posizionate tramite autogru, proseguono i lavori sul ponte all'altezza di Villadossola (km 118,950), in direzione nord.

A marzo 2024 è stato completato il ponte di Villadossola con installazione delle barriere di protezione e collaudo statico e ad aprile sono state riaperte le carreggiate del tratto Premosello-Anzola con nuova segnaletica e barriere di sicurezza aggiornate.

Sono in corso di progettazione i lavori di adeguamento impiantistico e strutturale della galleria Montecrevola a Crevoladossola, ai sensi del D. lgs 264/06 che riguarda la rete infrastrutture transeuropea, con un investimento pari a circa 40 milioni di euro; è di prossimo avvio l'importante intervento di risanamento strutturale delle gallerie di Iselle, Balmalonesca e Paglino, tra il km 139 e 143, in prossimità del confine di stato con la Svizzera il cui investimento per l'esecuzione dei lavori ammonta a circa 5 milioni di euro e, sempre per il tratto della SS33 in avvicinamento al confine elvetico, sono in corso le attività progettuali relative ad importanti interventi di risanamento della pavimentazione, di sostituzione dei giunti di dilatazione lungo i viadotti e di sistemazione dei muri di sostegno del corpo stradale con sostituzione delle barriere laterali di sicurezza, che avranno inizio entro l'anno corrente. Per l'esecuzione di quest'ultimo intervento è previsto un investimento pari a circa 6 milioni di euro. Verranno inoltre eseguiti ulteriori interventi di manutenzione ordinaria per circa 16 milioni di euro.

In aggiunta a ciò si segnala l'intervento S.S.337 "della Val Vigizzo", l'adeguamento in sede e messa in sicurezza dal km 23+900 al km 27+600 nel tratto soggetto a caduta massi tra il Comune di Re ed il Ponte di Ribellasca, TO328 per un importo di 142,67M€.

Segnali positivi anche sulla **SS34 del Lago Maggiore** per la messa in sicurezza della strada: a fine 2023 erano stati completati circa il 60% degli interventi con 13 cantieri conclusi e nel secondo trimestre 2024 è stata avviata la fase esecutiva per il completamento della galleria in località Formine. La costruzione della galleria tra Cannobio e Cannero Riviera è iniziata a gennaio 2024, con conclusione prevista entro il 2025.

Nella tratta tra Verbania e Cannobio si sono conclusi i lavori di adeguamento pareti e messa in sicurezza a dicembre 2024 per un importo di € 13.200.000,00 mentre sul tratto Gravellona Toce Fondotoce la previsione di fine lavori è a giugno 2026.

Per la **Variante di Demonte**, l'opera è affidata da marzo 2024 al Commissario Straordinario di Governo, Luca Bernardini, il quale ha attivato una serie di incontri con il MIC e la Soprintendenza al fine di giungere a soluzioni condivise per superare il parere negativo di compatibilità ambientale individuando, in particolare, soluzioni architettoniche e cromatiche per ottimizzare l'impatto della variante nel territorio. Le attività messe in campo hanno consentito di ottenere un primo informale riscontro positivo da parte della Soprintendenza rispetto al quale è in corso di emissione il parere definitivo del Ministero della Cultura. Parallelamente sono stati fatti passi avanti per l'acquisizione del parere della Commissione Europea (CE) come richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) che già nel 2019 subordinò il suo parere favorevole a quello della CE, trattandosi di un territorio, quello di Demonte, che rientra in parte nei siti di importanza comunitaria. In seguito a fitte interlocuzioni, a dicembre 2024 è stata trasmessa alla CE la documentazione definitiva e si attende il relativo riscontro. Con quest'ultimo parere e quello positivo del MIC, il MASE potrà infine produrre il Decreto di Compatibilità Ambientale per la prosecuzione dell'iter che prevede, subito a seguire, l'attivazione della conferenza dei servizi e l'approvazione del progetto definitivo.

A gennaio 2025 si è tenuto l'incontro di monitoraggio convocato dalla Prefettura per l'aggiornamento sull'iter di realizzazione dell'opera per il quale dovrà partire il progetto esecutivo, e a seguire la gara d'appalto, prevista nel 2025 (in ritardo di un anno rispetto al precedente cronoprogramma). I costi, sostenuti da Anas, sono lievitati a 90 milioni.

Mentre sul **traforo Armo- Cantarana** il progetto di Anas prevede una variante al tracciato esistente tra Cantarana (Cuneo) e Acquetico, frazione di Pieve di Teco (Imperia), che attualmente si estende per 13,8 km di percorso particolarmente tortuoso, attraversando 11 comuni con un dislivello di 662 metri e un tempo di percorrenza di circa 25 minuti. Il costo dell'opera è stimato in circa 350 milioni di euro, di cui circa 4 milioni sono già stati finanziati. Nel primo trimestre 2024, ANAS ha avviato incontri per definire le modalità di finanziamento condivise con il Ministero delle Infrastrutture.

Ad agosto 2024 il Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Rixi aveva dichiarato che entro il 2024 si sarebbe avviata la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) ed entro il 2026 l'appalto. Ad ottobre è arrivato il via libera del MEF al contratto di programma tra Anas e MIT. Il piano prevede 11 interventi strategici di cui alcuni già operativi con un finanziamento

iniziale di 320 milioni di euro, rispetto a un fabbisogno complessivo di 1,3 miliardi. Tra questi vi è anche il traforo Armo-Cantarana.

Semaforo verde sulla SS27 del Gran S. Bernardo

In merito alla realizzazione della **variante alla SS 27 del Gran S. Bernardo**, a settembre 2024 sono stati siglati il Protocollo di legalità ed il Protocollo per il monitoraggio dei flussi di manodopera per la realizzazione dei lavori di sistemazione tra Etroubles e l'innesto autostrada per il traforo del Gran San Bernardo.

Ad ottobre, degli 800 metri di galleria che ancora mancano, ne sono stati scavati 300. Il cronoprogramma dei lavori è al momento rispettato. Il cantiere dovrebbe chiudere entro fine 2025, al più tardi nei primi mesi del 2026.

Semaforo giallo, invece, per l'**Autostrada A5 Torino- Aosta** ove non si rileva nessun avanzamento significativo nei lavori di lavori per la messa in sicurezza del tratto autostradale soggetto a frana nel comune di Quincinetto: a gennaio 2024 è stata completata la procedura di verifica del progetto esecutivo da parte della Regione Piemonte e per marzo 2024 era attesa l'assegnazione dell'appalto in vista dell'avvio dei lavori. Il monitoraggio radar da parte dell'Università di Firenze ha confermato una riduzione della velocità del movimento franoso, consentendo un maggiore margine di sicurezza per l'avvio dei lavori.

4.1.6. IL SISTEMA PEDEMONTANO

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

La Pedemontana piemontese costituisce una delle principali infrastrutture di collegamento del nord-ovest, integrando il territorio biellese con i sistemi autostradali dell'A4 Torino-Milano (località Santhià) e dell'A26 Genova Voltri-Gravellona Toce (località Ghemme). Il progetto, di circa 40,5 km, è suddiviso in tre lotti funzionali:

- A4-Biella (Lotto 1): Collegamento tra l'autostrada A4 e Biella;
- Biella-Masserano: Adeguamento del tratto esistente della SR 142 per migliorare la capacità e la sicurezza stradale;
- Masserano-Ghemme (Pedemontina): Realizzazione di un nuovo tratto stradale prioritario, interamente finanziato, che rappresenta il principale focus attuale del progetto.

Il tracciato rientra nella programmazione europea per il potenziamento dei collegamenti attraverso il Sempione e il Gottardo, rafforzando la rete infrastrutturale italiana in connessione con la Pedemontana Lombarda. La Pedemontina (Masserano-Ghemme) è lunga 13,7 km e include infrastrutture moderne e sostenibili per supportare i flussi di traffico commerciale e industriale dell'area. Il costo della tratta è di 398 milioni di euro. Gli obiettivi del progetto sono:

- Integrazione logistica: Facilitare il collegamento tra le principali arterie autostradali del Piemonte e i distretti industriali del biellese, novarese e vercellese.
- Sicurezza stradale: Ridurre incidenti e congestioni attraverso l'ammodernamento e la creazione di nuovi tratti stradali, migliorando i collegamenti locali e regionali.
- Sviluppo economico: Favorire la competitività di tre distretti industriali strategici (rubinetteria, moda e alimentare) e incrementare le opportunità di investimento nel nord-ovest.
- Sostenibilità ambientale: Implementare mitigazioni ambientali e monitoraggi costanti per ridurre l'impatto su ecosistemi sensibili, come la ZSC Baraggia di Rovasenda.

A gennaio 2024 è stato completato il monitoraggio ambientale e a marzo ANAS ha comunicato l'avanzamento della progettazione esecutiva, la cui consegna è fissata a febbraio 2025. A giugno risultano definiti gli espropri dei terreni nel biellese ed è iniziato il disboscamento dei terreni coinvolti. Sono inoltre stati avviati incontri tecnici con i comuni

interessati per definire i dettagli delle opere accessorie. Resta confermato il cronoprogramma con una previsione di avvio dei lavori sulla Masserano- Ghemme nel 2025 e conclusione di questa prima tratta nel 2027.

Con riferimento al nodo di **Romagnano Sesia**, si segnalano rallentamenti relativi all'apertura della variante sud-est della tangenziale per il collegamento tra la rotonda del casello dell'A26 e la SP107, nella zona della Mauletta. I lavori sono stati conclusi nel rispetto dei cronoprogrammi, ma ritardi nei collaudi tecnici hanno causato il posticipo della riapertura a metà 2025. Per quanto riguarda, invece, la ricostruzione del nuovo ponte sul fiume Sesia crollato ad ottobre 2020 a causa di una piena, ed attualmente sostituito da un ponte provvisorio, a gennaio 2024 sono stati ultimati i lavori di posa dei supporti principali e delle travi portanti del ponte e ad aprile sono stati avviati i lavori finali di asfaltatura e posa delle barriere di sicurezza. Si attende da Anas l'avvio dell'intervento di costruzione del ponte definitivo che dovrebbe avvenire nel 2025 e chiusura a inizio 2026, un anno in ritardo rispetto alla previsione originaria.

Per quanto riguarda le tre proposte infrastrutturali biellesi si registrano avanzamenti su:

- **SS232 Cossato-Mottalciata:** l'intervento consiste nell'adeguamento funzionale della piattaforma stradale esistente al fine di dotare il territorio di un'infrastruttura dal Comune di Valdilana al casello di Carisio sulla A4, consentendo anche un veloce collegamento da Biella verso Est attraverso la Pedemontana.
La consegna del progetto preliminare è attesa per febbraio 2025 a cui seguirà la trasmissione ad Anas.
- **SP400 "Maghettono" Ponderano-Cerrione:** il progetto di adeguamento della SP 400/a Ponderano-Cerrione e il collegamento con la SP143 attraverso la cosiddetta Bretella Lancia (NSA12) è tra le opere prioritarie da finanziare da parte della Regione Piemonte in aggiunta a quelle già concordate con l'Ente di Area Vasta. Nel corso del 2024 si è lavorato alla redazione del progetto definitivo, la cui consegna (prima prevista a giugno 2024), ora è stata posticipata a febbraio 2025.
- **SP230 di Massazza strada Trossi:** il progetto prevede la messa in sicurezza della strada provinciale denominata 'Trossi', considerata la spina dorsale di Biella nei Comuni di Gaglianico, Verrone, Benna, Massazza e Villanova B.se e la relativa realizzazione di 5 rotatorie. Ad aprile 2024 il progetto definitivo è stato approvato e

la Regione Piemonte ha confermato la disponibilità di €1.067.000 per il primo lotto, con richieste in corso per coprire i fondi mancanti.

A novembre 2024, sono stati completati i rilievi per gli espropri necessari alla realizzazione delle nuove rotatorie. Si attende la pubblicazione del bando di gara per l'assegnazione dei lavori del primo lotto entro il primo trimestre del 2025.

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

- il 1° tronco di 32 km è compreso tra lo svincolo di Massimini (sull'autostrada A6 Torino-Savona) e Cuneo ed è stato concluso;
- il 2° tronco di 58 km è compreso tra lo svincolo di Marene (sull'autostrada A6 Torino-Savona) e lo svincolo di Asti est (sull'autostrada A21 Torino-Piacenza-Brescia). Resta da completare il lotto 2.6A Verduno-Cherasco.

Il costo complessivo della tratta mancante Cherasco- Alba è di 348 milioni di euro, mentre il costo totale dell'intera infrastruttura (90km) ammonta a 1,457 miliardi di euro.

Sul lotto 2.6A il cantiere è attivo e coinvolge circa 400 lavoratori. È previsto che i lavori si concludano entro la fine del 2025. Questo tratto, lungo 5 km, è cruciale per il collegamento continuo tra Verduno e Cherasco, completando l'autostrada.

Oltre alla realizzazione dell'autostrada, sono previsti investimenti superiori ai 40 milioni di euro per interventi accessori, tra cui il miglioramento della tangenziale di Alba, che sarà gratuita per tutti. L'11 febbraio 2025 si è svolta la riunione del Comitato di supporto dell'autostrada Asti-Cuneo, convocata dall'assessore alle Infrastrutture Strategiche della Regione Piemonte, Enrico Bussalino, per affrontare le questioni relative al sistema di pagamento free flow che, dal 14 ottobre 2024, è stato sospeso nella tratta fino a Verduno, una misura che rimarrà in vigore fino al termine dei lavori.

La carenza di materie prime, unitamente alla complessità delle procedure autorizzative hanno comportato il posticipo del termine lavori di un anno.

Nell'astigiano, per quanto riguarda il **completamento sud-ovest della tangenziale di Asti**, nel 2024 vi è stata la definizione della soluzione progettuale ottimale (Anas aveva presentato uno studio di fattibilità che comprendeva 5 ipotesi progettuali) che prevede un tracciato che attraversa il fiume Tanaro a sud del Golf Club, dopo l'intersezione con la SP8

prosegue con una galleria nelle colline tra Bobore e Tanaro per poi uscire sul lato nord e dirigersi verso la SR10. La lunghezza è di 4,9 km tra la SS 231 all'altezza del km 5,700 e la SR 10 in prossimità di Asti. Previsto un tracciato in galleria per 1,52 km complessivi e 2,1 km di viadotti.

È stata avviata la progettazione esecutiva e le autorità locali e regionali stanno collaborando con ANAS per sbloccare le procedure burocratiche e avviare le gare d'appalto. La conclusione dell'opera è prevista nel 2026 in linea con gli obiettivi del PNRR. Il costo stimato dell'opera ammonta a 190 milioni di euro, per 39 mesi di lavori. Sono in corso negoziati con il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Piemonte per ottenere finanziamenti aggiuntivi, con la possibilità di attingere a fondi europei e al PNRR.

Bene i lavori per l'ammodernamento e messa in sicurezza sulla **SP592 Nizza Monferrato-Canelli**, che nel 2023 erano bloccati. A ottobre 2024, l'Amministrazione di Canelli ha comunicato che l'opera è in fase di completamento ed è in attesa del collaudo finale. Una volta completato il collaudo, il Comune di Canelli prevede di realizzare ulteriori migliorie, tra cui la copertura del manto stradale e il miglioramento della segnaletica.

Non risultano, invece, avanzamenti dei progetti sulla **SS457 Varianti Castell'Alfero e Calliano**, bloccata per la totale assenza di risorse disponibili, e per la realizzazione del **nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti sulla A21 Torino-Piacenza**.

Con riferimento a quest'ultimo sono in corso valutazioni sul potenziale inserimento del casello nel contesto della Zona Logistica Semplificata (ZLS) retroportuale di Genova, che potrebbe agevolare l'accesso a finanziamenti pubblici e privati.

4.1.7. I NODI URBANI

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

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

Per quanto riguarda **la linea 1 della metropolitana**, slitta al II trimestre 2026 l'apertura della tratta Collegno- Cascine Vica (inizialmente prevista per il I semestre 2025). Il tracciato costituisce il prolungamento ovest della Linea 1 e attraversa in galleria il territorio dei comuni di Collegno e Rivoli, per una lunghezza complessiva di 3,4 km. Lungo questo percorso saranno realizzate quattro nuove stazioni: Certosa, Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica. La fermata Certosa costituirà inoltre il nodo di interscambio con la stazione ferroviaria di Collegno, mentre a Cascine Vica sarà realizzato un parcheggio di interscambio con le auto private.

La tratta è a sua volta suddivisa in 2 lotti:

- Lotto 1 Fermi- Collegno centro: nel corso del 2024 sono proseguite le opere civili, finiture e impianti, la realizzazione delle stazioni Certosa e Collegno Centro e le opere di sistema.
- Lotto 2 Collegno – Cascine Vica: nel corso del 2024 sono proseguite le opere civili, finiture e impianti, la realizzazione delle stazioni Leumann, Cascine Vica e parcheggio di interscambio di Cascine Vica e opere di sistema.

A seguito del prolungamento della linea verso Bengasi e verso Cascine Vica, dovendo mantenere e migliorare l'attuale standard di frequenza del servizio, si è reso necessario l'acquisto di 16 nuovi treni. Il sistema di segnalamento analogico attualmente in uso non può essere ulteriormente aggiornato per obsolescenza tecnologica e gli attuali treni non sono più prodotti da SIEMENS. Per riavviare la produzione il fornitore ha comunicato la necessità di allestire un nuovo impianto con conseguente aumento dei costi fuori dai parametri ministeriali.

A seguito di bando di gara, ALSTOM si è aggiudicata la fornitura del nuovo sistema di segnalamento digitale CBTC (sia nella tratta in esercizio che in quella in costruzione) e di 4 nuovi treni per un valore di 156 milioni di euro. Gli ulteriori 12 treni sono in attesa di finanziamento (pari a 145 milioni di euro per la fornitura).

Al fine di coprire i maggiori costi per il completamento della tratta, pari a 26 milioni, è stata inviata una richiesta da parte della Città di Torino al Ministero per poter utilizzare le risorse residue della tratta Lingotto– Bengasi (pari a circa 24 milioni di euro).

Per quanto riguarda la realizzazione della **linea 2 della metropolitana**, il progetto prevede una configurazione a “Y” che collegherà 32 stazioni attraverso un percorso complessivo di 27 km, suddiviso in tre tratte principali:

- una centrale di 16 km che prevede 23 stazioni, partendo da quella di Rebaudengo a quella di Anselmetti;
- un prolungamento sud, che da quest'ultima stazione conduce fino ad Orbassano collegando 5 stazioni attraverso un percorso di 6 km;
- un prolungamento nord della stessa lunghezza che con 4 fermate permette di raggiungere Pescarito/S. Mauro.

L'infrastruttura contribuirà a rafforzare i collegamenti tra i principali poli della città, tra cui lo stabilimento FCA di Mirafiori, i poli universitari del Campus Einaudi e del Politecnico di Torino, il centro della città e l'ospedale Giovanni Bosco. La linea 2 si integrerà al servizio di trasporto pubblico esistente grazie a tre punti di interscambio, nella Stazione Zappata e nella stazione Rebaudengo si collegherà al Sistema Ferroviario Metropolitano mentre nella Stazione Porta Nuova, polo intermodale d'eccellenza, intercetterà la linea 1 della metropolitana. Sono inoltre previsti quattro parcheggi di interscambio con mezzi pubblici e privati che contribuiranno a migliorare l'intermodalità del sistema di trasporto presso le stazioni di Orbassano, Anselmetti, San Mauro e Rebaudengo. Per quel che concerne l'interscambio bici-metro, esso sarà perseguito localizzando in prossimità delle fermate, parcheggi bici e stazioni di bike-sharing e prevedendo anche aree riparate e sicure per la sosta lunga nelle principali fermate della linea, in modo da favorire l'utilizzo della bici da parte dei pendolari e/o dai residenti più lontani dal tracciato della metro.

Piano finanziario dell'opera:

- Il progetto preliminare della linea 2 è stato finanziato con il Decreto Sblocca Italia che prevedeva 90 mln da destinare per la realizzazione del prolungamento Ovest della linea 1 e 10 mln per la progettazione preliminare della linea 2;
- 828 milioni di euro di finanziamento governativo per la progettazione definitiva della tratta “Rebaudengo - Politecnico” e la realizzazione della tratta funzionale “Rebaudengo - Novara” comprensiva del materiale rotabile;
- il 20 Aprile 2022, con Decreto interministeriale MIMS/MEF n.97, sono stati stanziati ulteriori 1.000 Mln di euro.

Le risorse totali attualmente disponibili ammontano a 1.828 Milioni.

A seguito del “caro materiali” che ha comportato un aumento del 36% dei costi di realizzazione dell'opera, il Governo ha chiesto al Commissario una rimodulazione della stessa secondo criteri predefiniti per bandire le prime gare di realizzazione della nuova linea. Tale rimodulazione, approvata il 28 giugno 2024, ha previsto la parzializzazione temporanea del tracciato Rebaudengo–Politecnico con la definizione del lotto funzionale Rebaudengo–Porta Nuova e la razionalizzazione delle stazioni Corelli e Cimarosa, ma mantenendo lo sfoccolo verso San Mauro con modifica del manufatto di bivio.

A luglio è stata bandita la prima gara per le attività di supporto al Commissario per il “project management” relativo alla scelta del sistema e dei treni, nonché alla realizzazione delle opere civili della tratta Rebaudengo-Porta Nuova.

L'obiettivo è quello di aggiudicare le opere civili, che comprendono la costruzione delle gallerie e delle stazioni, entro la metà del 2025. Successivamente, entro la fine dello stesso anno, verrà avviata la procedura per appaltare il materiale rotabile, ovvero i treni destinati alla linea. I lavori civili dovrebbero iniziare entro il 2026, con una previsione di messa in esercizio entro il 2032.

Ad ottobre in un evento organizzato da Confindustria Piemonte e Unione Industriali Torino, in collaborazione con Ance Torino, si è fatto il punto con oltre 170 PMI e Grandi Imprese sul potenziale impatto della nuova linea in fase di progettazione e che vedrà i primi cantieri nel 2026. Durante l'incontro, in collaborazione con Infra.To, sono state illustrate le ricadute economiche generate dalla fase di realizzazione delle opere di costruzione e allestimento e dalla conversione di vaste aree nei quartieri interessati dal tracciato.

L'opera vale 1,8 miliardi stanziati dal Governo, che però, a causa dei rincari delle materie prime non sono più sufficienti per portare la Metro 2 fino al Politecnico. Serve almeno un altro mezzo miliardo, che potrebbe arrivare da fondi PNRR, ma si dovrà attendere il 2027-2028. Per arrivare fino a piazza Mirafiori, invece, occorreranno altri 2,4 miliardi di euro circa.

Sul **passante di Torino** (nuova relazione SFM5 - S. Luigi Orbassano – Torino Porta Susa – Torino Stura) RFI ha approvato il progetto esecutivo e dato il via ai lavori per la realizzazione della nuova stazione capolinea della futura linea ferroviaria SFM5 S. Luigi di Orbassano-Torino Stura. Il progetto ha un investimento complessivo di 40 milioni di euro. La nuova fermata ferroviaria San Luigi di Orbassano, funzionale anche al vicino ospedale, sarà capolinea della linea 5 del Servizio Ferroviario Metropolitano, il cui percorso si svilupperà all'interno dell'impianto di Torino Orbassano, dove si attesteranno i treni metropolitani, per poi inserirsi

nel nodo di Torino, passando per Torino Porta Susa e con attestamento a Torino Stura. Sulla linea si segnalano ritardi nei lavori di conclusione della stazione Rebaudengo- Fossata la cui ultimazione, prevista entro il 2024, ora è slittata al I semestre 2025.

Per quanto riguarda il nuovo collegamento diretto stazione di Torino Porta Nuova con la stazione di Torino Porta Susa, Rfi investirà 116 milioni per unire in modo più diretto i due scali, eliminando le interferenze fra treni regionali e lunga percorrenza. I lavori consisteranno nel prolungamento della galleria artificiale nella zona di Largo Turati per circa 120 metri e l'ingresso in stazione di Torino Porta Nuova in corrispondenza dell'attuale Squadra Rialzo, cioè l'area che si trova in via Romagnosi, piccola strada parallela che corre tra corso Turati e i binari del treno, a poca distanza dalla sede di GTT e la vecchia sede dell'Inps. Aggiudicato l'appalto per la progettazione esecutiva ed esecuzione in appalto dei lavori. È in corso la progettazione esecutiva e la relativa verifica. La previsione della conclusione dei lavori è il 2028.

Si registrano segnali di avanzamento relativamente al progetto di **completamento ad est della tangenziale di Torino**: il progetto, elaborato da una società di ingegneria milanese su incarico della Città metropolitana di Torino, prevede la realizzazione di una nuova strada gratuita che collegherà il nord e il sud della città attraverso un percorso moderno e diretto, riducendo il carico di traffico sulla tangenziale torinese. Il tracciato prevede diverse opere: un ponte sul Po per collegarsi all'autostrada Torino-Milano; due gallerie sotto la collina tra Gassino e Pavarolo, l'ampliamento della provinciale 122 con tre corsie (due per il traffico normale e una per i sorpassi), la connessione alla circonvallazione di Chieri, con un miglioramento dei collegamenti verso Pessione e la realizzazione di un anello esterno per bypassare il centro. Infine l'aggancio alla A21 Torino-Piacenza.

Per finanziare l'opera la Giunta regionale ha già stanziato 750.000 euro e la Città metropolitana ha contribuito con 100.000 euro. L'obiettivo ora è individuare ulteriori risorse attraverso il supporto di rappresentanti piemontesi nel Governo per coprire l'intero costo, stimato in 400-500 milioni di euro.

Resta fermo al palo i progetti di **viabilità tangenziale di Torino** con riferimento ai lavori di ammodernamento e adeguamento della viabilità (con la realizzazione della 4ª corsia). Per quanto riguarda i progetti di **realizzazione dei nuovi sottopassi Baldissera, Maroncelli e Spezia** per l'attraversamento veloce del capoluogo, si è conclusa a inizio 2024 la

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

Sui progetti dei nuovi sottopassi Maroncelli e Spezia non si registra nessun avanzamento nel 2024.

Per quanto riguarda le opere ferroviarie connesse al capoluogo torinese, semaforo verde per la **linea Torino- Chivasso- Ivrea- Aosta** sulla quale sono in corso i lavori di elettrificazione della tratta Ivrea- Aosta. A ottobre 2024 è stato installato il primo degli oltre duemila pali di trazione elettrica necessari per i 66 km di linea tra Ivrea e Aosta. Da quanto è emerso in incontri con soggetti piemontesi e valdostani, vi è un leggero ritardo sul cronoprogramma dei lavori, ma RFI e le società incaricate hanno assicurato che questi saranno conclusi nei tempi previsti. Contestualmente, le Regioni Valle d'Aosta e Piemonte, insieme a RFI, hanno firmato un protocollo d'intesa per definire gli scenari di sviluppo dei traffici sulla linea, con l'obiettivo di migliorare la mobilità e l'efficienza del servizio ferroviario. Questo con l'avvio di uno studio di fattibilità su un raddoppio selettivo dei binari e con l'obiettivo finale di inserire la tratta all'interno del Sistema Ferroviario Metropolitano, con relativo cadenzamento orario dei transiti dei treni.

Nel 2025, i lavori si concentreranno sull'installazione delle infrastrutture elettriche lungo la tratta Ivrea-Aosta, inclusa la posa dei cavi di alimentazione e l'adeguamento delle sottostazioni elettriche. Parallelamente, proseguiranno gli interventi di riqualificazione delle stazioni per migliorarne l'accessibilità e l'efficienza.

Questi sviluppi mirano a consentire la circolazione di treni completamente elettrici, migliorando la regolarità e la puntualità del servizio, oltre a contribuire agli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Non si segnalano, invece, avanzamenti sostanziali sul progetto di raddoppio della **linea Torino - Pinerolo**: proseguono con qualche rallentamento i lavori di rimozione dei passaggi a livello a Vinovo. Nel 2025 è previsto il proseguimento dei lavori per la soppressione dei passaggi a livello nei comuni di Airasca e Piscina. A Airasca, si realizzerà un cavalcavia stradale in variante alla provinciale 139, con due rotatorie, per eliminare due passaggi a livello, con un costo di 11,2 milioni di euro. A Piscina, è in programma un cavalcavia sulla circonvallazione comunale (SP146) e il raccordo con la viabilità esistente, per sopprimere due passaggi a livello, con un investimento di 10,4 milioni di euro. Parallelamente, si procederà all'aggiornamento del progetto definitivo del 2011, con l'obiettivo di ottimizzare gli interventi previsti, in linea con le esigenze attuali e le disponibilità finanziarie. Il costo complessivo di rimozione dei 28 passaggi a livello è quantificato in 172 milioni di euro di cui 18 milioni di euro destinati alla soppressione dei primi 7. Necessario, quindi, reperire ulteriori risorse e sottoporre il progetto definitivo ad una project review alla luce del mutato quadro normativo.

Nell'area del canavese e, in particolare, sulla **ferrovia Canavesana Pont-Rivarolo-Chieri**, il progetto prevede l'elettificazione della tratta Rivarolo-Pont e l'installazione del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT). Nel 2025, il progetto di elettificazione della tratta Rivarolo-Pont entrerà in una fase cruciale con l'avvio dei lavori principali. Questi interventi, finanziati con 34 milioni di euro provenienti dal PNRR, sono programmati per concludersi entro la fine dell'anno, rispettando le scadenze imposte dai fondi europei.

Principali attività previste:

- Elettificazione della linea: Installazione delle infrastrutture necessarie per l'alimentazione elettrica dei treni, inclusa la posa di cavi, pali e sistemi di alimentazione.
- Installazione del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT): Implementazione di tecnologie avanzate per garantire la sicurezza e l'efficienza del traffico ferroviario.
- Adeguamento delle stazioni: Aggiornamento delle stazioni lungo la tratta per allinearle agli standard di sicurezza e tecnologia attuali.
- Potenziamento dell'infrastruttura: Rinnovo di binari e traversine, abbassamento del sedime della galleria di Cuornè per consentire il transito dei nuovi treni e attrezzaggio del ponte sull'Orco.

- Soppressione dei passaggi a livello: In collaborazione con i comuni interessati, verrà attuato un piano per ridurre il numero di passaggi a livello, migliorando la sicurezza e l'efficienza della linea. A Valperga, ad esempio, è prevista la chiusura di tre dei nove passaggi a livello esistenti.

Il completamento di queste attività entro il 2025 è essenziale per rispettare il cronoprogramma del progetto e garantire l'avvio delle procedure di collaudo e prove tecniche nel 2026, con l'obiettivo di inaugurare il servizio commerciale entro giugno dello stesso anno.

A **Chivasso il progetto di interconnessione con l'Alta Velocità** avanza con difficoltà e rallentamenti: ad aprile 2024, il tavolo tecnico coordinato dalla Regione Piemonte ha concluso le analisi preliminari per la scelta della posizione definitiva della stazione.

A giugno 2024 è stata avviata la ricerca di finanziamenti con il supporto del Ministero delle Infrastrutture. Prosegue il coinvolgimento degli enti locali e della Valle d'Aosta per definire le priorità infrastrutturali legate al progetto.

Per quanto riguarda i progetti di viabilità semaforo giallo per i lavori di difesa idraulica connessi al **nodo di Ivrea**: ad aprile 2024 il progetto è stato ulteriormente aggiornato con un nuovo piano di intervento per migliorare la gestione del rischio e accelerare la ricostruzione del ponte sul rio Ribes. Inoltre è stato avviato il processo per l'ottenimento di fondi straordinari tramite il MIT e fondi europei. Sono in fase di preparazione le gare di appalto per l'avvio dei lavori nel 2025. Le criticità riguardano il finanziamento degli interventi del valore complessivo di 257 milioni di euro.

Semaforo giallo per il **rifacimento del Ponte Preti sulla SP565**, per il quale a febbraio 2024, era stato annunciato che i lavori per il nuovo Ponte inizieranno entro la fine del 2025. L'assegnazione deve essere effettuata dalla Città Metropolitana di Torino. Tuttavia, i passaggi burocratici e l'incremento dei costi (stimati in 30 milioni, ovvero 10 mln in più) hanno ritardato sul completamento dell'iter del bando che aveva la scadenza al 31/12/2024. A novembre 2024, a fronte dell'impossibilità di assegnazione entro i termini, è stato presentato un emendamento che il Governo ha respinto per la richiesta di proroga per l'aggiudicazione dei lavori oltre il 31/12/2024, mettendo a rischio i fondi stanziati.

Successivamente, dopo un intenso dibattito ed azioni di proposta e anche di protesta condotte dalle Amministrazioni comunali, dalle rappresentanze politiche delle diverse parti

e da altri Enti del territorio, quasi ormai inaspettatamente, a febbraio 2025 è stato approvato in Commissione un emendamento al Decreto Milleproroghe (DL n 202/2024), che dopo l'approvazione definitiva delle Camere è ora convertito in Legge.

Nel 2025 è atteso l'appalto dei lavori.

Spostandoci nell'area del novarese, biellese e vercellese e con riferimento alle opere ferroviarie, semaforo verde per l'elettrificazione della **linea Biella- Novara**. Dopo l'approvazione della convenzione tra Regione Piemonte e Ministero per la disponibilità di 5 milioni di euro destinati al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), a novembre 2024 la Regione Piemonte ha annunciato che entro l'estate 2025 sarà pronto il progetto di elettrificazione della tratta, nonostante l'intervento non sia ricompreso nell'aggiornamento del Contratto di Programma 2022 -2026 Parte Investimenti tra MIT e RFI.

Intanto a settembre RFI ha avviato l'elettrificazione sulla tratta Novara-Agognate con un investimento di 3,2 milioni di euro, finalizzato a potenziare il traffico merci e la soppressione dei passaggi a livello prosegue secondo le fasi pianificate, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sicurezza della linea.

Sulla **ferrovia Biella - Santhià**, dopo che nel 2022 è stata completata l'elettrificazione della tratta, proseguono i lavori di installazione del sistema ERTMS con previsione di conclusione nel 2027 su Santhià e nel 2031 su Biella.

In stallo, invece, il progetto di **interconnessione con l'Alta Velocità della linea Biella - Santhià in località Bianco**. Nonostante le pressioni dell'Unione Industriale Biellese e le richieste formali inviate a RFI e MIT, l'opera non ha ancora ottenuto l'inserimento nella programmazione regionale. Il progetto di fattibilità è stato riesaminato, ma non ha ancora ricevuto finanziamenti definitivi.

Relativamente al completamento della **tangenziale di Novara** a gennaio 2024 sono stati completati i lavori di consolidamento delle fondazioni del viadotto sulla roggia Mora, ad aprile sono state realizzate le finiture delle rampe di svincolo con la SS2 e la SP299 e ad agosto effettuati i collaudi tecnici. La messa in esercizio, precedentemente fissata per dicembre 2024, ora è prevista per l'estate 2025.

L'infrastruttura, che comprende 5 viadotti e 3 nuovi svincoli, garantirà il collegamento tra la statale 32 Ticinese e la statale 299 della Valsesia, con un'uscita sulla statale 229 del Lago D'Orta; da Cameri, dove termina l'attuale percorso della tangenziale, ci sarà un nuovo

tratto che proseguirà fino a poco prima dell'ingresso di Caltignaga e poi fino a Nibbia, vicino al casello di Novara Ovest.

Per quanto riguarda la realizzazione della **superstrada Novara- Vercelli** il PFTE è stato approvato nel mese di ottobre 2023. A gennaio 2024 è stato avviato il procedimento per l'adeguamento del PFTE alle normative attuali, con inclusione dello Studio di Fattibilità Ambientale. Ad aprile sono stati completati gli studi preliminari sui territori interessati dal tracciato per identificare eventuali criticità ambientali. Prosegue il lavoro di coordinamento tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte e ANAS per garantire la copertura finanziaria del secondo lotto tra Ponzana e la rotonda di corso Vercelli di accesso alla tangenziale Sud di Novara. Entro la fine 2024 è atteso il completamento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per procedere con l'affidamento del progetto esecutivo e avvio dei lavori nel 2025.

Nel cuneese proseguono i lavori di completamento della **tangenziale di Fossano**: la tratta è stata oggetto di importanti lavori di manutenzione straordinaria che hanno previsto, a partire da novembre 2022, la sostituzione delle 59 campate in calcestruzzo lungo l'asse principale e gli svincoli tramite impalcati in acciaio corten, per una lunghezza complessiva pari a 1,8 km e per una superficie di circa 19.000 mq e un costo complessivo di 50 milioni di euro. Le caratteristiche tecniche dei nuovi impalcati in acciaio forniscono indubbi vantaggi in termini di rapidità durante le ispezioni e di maggiore semplicità di intervento qualora si rendessero necessarie eventuali manutenzioni. A maggio 2024 è stata aperta la carreggiata per il transito dei mezzi pesanti in direzione Asti. A settembre è iniziata la seconda fase di ricostruzione della tangenziale di Fossano con la demolizione del viadotto «La Reale», il cui tratto su via Marene collassò sulla strada sottostante ad aprile del 2017. Un altro momento atteso è il varo delle ultime tre campate del viadotto Centallo sulla carreggiata per Bra-Asti che permetterà di riaprire la strada ai camion su tutta la lunghezza, mentre oggi i mezzi pesanti devono transitare soltanto tra l'ingresso di Boschetti e l'uscita di via Villafalletto in entrambe le direzioni. Le auto, invece, allo svincolo per Villafalletto, sono deviate sulla carreggiata opposta per raggiungere l'uscita verso Cuneo. Il prossimo passaggio è atteso nel 2025 con la fine dei lavori e l'apertura della carreggiata in direzione Cuneo.

Segnali di avanzamento per la **tangenziale di Cuneo**: a marzo 2024, la Regione Piemonte ha avviato tavoli tecnici con il Ministero delle Infrastrutture per sbloccare i fondi e risolvere

le dispute legali. Ad aprile è stato definito il piano per integrare la tangenziale con l'ospedale unico di Confreria, garantendo accessi prioritari e connessioni con la viabilità esistente. Prosegue la revisione del tracciato per minimizzare l'impatto ambientale, con valutazioni conclusive previste per il terzo trimestre 2024.

Nessun avanzamento sostanziale sul progetto di **bretella autostradale Predosa-Carcare-Albenga** nell'alessandrino. Ad aprile 2024 è stata completata la revisione dello studio di fattibilità con proposte per ottimizzare il tracciato nella zona di Orco Feglino.

Il MIT ha avviato tavoli tecnici per valutare fonti di finanziamento europee e private. A maggio è stata presentata una nuova variante progettuale per il tratto Val Bormida-Riviera, mirata a ridurre i costi e l'impatto ambientale. Si attende nel 2025 l'avvio della progettazione definitiva.

Entra nel 2024 tra le opere monitorate la **tangenziale di Carmagnola**: il progetto riguarda le opere di realizzazione della Circonvallazione esterna (quadrante nord-est) all'abitato di Carmagnola di collegamento fra la S.R. n° 20 "del Colle di Tenda e della Valle Roja", la S.P. n° 393 "di Villastellone" e la S.P. n° 661 "delle Langhe", ricadente completamente nel territorio del Comune di Carmagnola. Nel febbraio 2016 è stata aperta al traffico la Bretella Sud, lunga complessivamente circa 4 km, ma, come emerge dai dati di traffico, è oggi poco utilizzata, non costituendo un'alternativa completa per i flussi provenienti da sud e diretti a nord o a est. Il completamento del semi-anello di tangenziale, oltre a rendere pienamente funzionante la Bretella Sud, ha come principale obiettivo quello di offrire e permettere un percorso alternativo ai flussi di attraversamento prevalentemente provenienti/diretti lungo le direttrici sud/ovest e nord/est, di connessione rispettivamente tra i poli di Cuneo-Savigliano-Racconigi e Carignano-Moncalieri-Torino. La progettazione e la successiva realizzazione di questo lotto è interamente di competenza della Società Autostrada dei Fiori Spa, la quale ha confermato di aver inserito la realizzazione nel piano finanziario 2019-2023. Successivamente, sarà quindi fondamentale avanzare con la progettazione esecutiva dei lotti 2 e 3 a completamento del semicerchio costituente la tangenziale. A giugno 2024 è stato approvato il progetto esecutivo del Lotto 1, permettendo di avviare la gara d'appalto. Ad agosto 2024, la Regione Piemonte ha stanziato ulteriori €5 milioni per i Lotti 2 e 3, riducendo il deficit finanziario a €11,03 milioni. A ottobre 2024 sono stati completati gli studi di impatto ambientale per il Lotto 1, con parere positivo da parte degli enti locali.

4.1.8. LE CONNESSIONI IMMATERIALI

Infine, per quanto riguarda le connessioni immateriali e i lavori di posa della Banda Ultralarga, per il Piemonte i dati (al 19 febbraio 2025) sono i seguenti:

- [793 Comuni con cantieri chiusi con collaudo certificato](#) (FTTH - lavori ultimati) dove gli operatori possono aprire il servizio (+170 rispetto al 2023);
- [293 Comuni con cantieri chiusi con collaudo certificato](#) (FWA - lavori ultimati) dove gli operatori possono aprire il servizio (+76 rispetto al 2023);
- [992 cantieri chiusi](#) (+113 rispetto al 2023);

La dotazione finanziaria è la seguente:

Fondi nazionali

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

Programmi operativi regionali

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

Fondi privati disponibili da Operatori Telecomunicazioni

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

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

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

PROGETTI DIVISI PER SISTEMI INFRASTRUTTURALI	FASE REALIZZATIVA	AVANZAMENTO (si/no)	CRITICITA'	GIUDIZIO SULL'AVANZAMENTO EVOLUZIONE	
Corridoio TEN-T Mediterraneo					
Asse ferroviario Torino-Lione	LAVORI IN CORSO	SI'	Finanziarie: aumento costi di 2,5 miliardi e slittamento fine lavori al 2033	2024	2025
Raddoppio traforo autostradale del Frejus	LAVORI IN CORSO	SI'	Tecniche: ritardi nei collaudi e slittamento apertura a luglio 2025	2024	2025
Corridoio TEN-T Mare del Nord- Reno- Mediterraneo					
Ferrovia alta capacità Genova- Milano- Novara (Terzo Valico Appenninico)	LAVORI IN CORSO	SI'	Tecniche: condizioni geologiche sfavorevoli e slittamento fine lavori al 2027	2024	2025
Nodo ferroviario di Novara	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Ferrovia del Sempione (tra il Vallese e l'Ossola): potenziamento/ nuovo tunnel	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Ferrovia Acqui Terme-Ovada- Genova: potenziamento	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Ferrovia Tortona-Voghera: quadruplicamento	PROG. DEF.	SI'		2024	2025
Ferrovia Novara-Varallo: riattivazione	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Sistema aeroportuale					
Ferrovia Novara-Malpensa- Seregno: variante di Galliate	PROG. DEF.	NO	Finanziarie: mancanza di finanziarie Difficoltà tecniche legate al progetto	2024	2025
Ferrovia Fossano-Cuneo: raddoppio della linea	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
SS527: adeguamento viabilità aeroporto Malpensa-Oleggio	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Finanziarie: mancanza di fondi Politiche: impasse tra Regione Piemonte e Lombardia	SEMAFORO BIANCO	
Ferrovia Torino-Ceres: messa in sicurezza	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025

SP662: nuovo raccordo con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi	PROG. DEF.	NO	Finanziarie: mancanza di fondi. Tecniche: ostacoli burocratici e necessità di studi di impatto ambientale	2024	2025
Sistema dei centri intermodali					
Ferrovia Torino-Fossano- Mondovì-Savona: adeguamenti per la logistica	PROG. PREL.	SI'		2024	2025
Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Polo logistico alessandrino	PROG. DEF.	SI'		2024	2025
Interporto di Torino SITO: potenziamento	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Finanziarie: assenza di fondi	SEMAFORO BIANCO	
Ferrovia Torino-Alessandria- Tortona: adeguamento	LAVORI IN CORSO	SI		2024	2025
Interporto di Novara CIM S.p.A.: potenziamento	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
SP11 Orfengo-Cameriano: miglioramento viabilità per la logistica	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Finanziarie: assenza di risorse e ritardi nelle tempistiche	SEMAFORO BIANCO	
Interporto DOMO 2	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Quadrante casalese per la logistica NEW	PROPOSTA	SI'		SEMAFORO BIANCO	
Sistema dei valichi alpini					
Ferrovia Vignale-Oleggio- Arona: raddoppio	PROG. PREL.	SI'	Tecniche: rallentamenti nell'elaborazione del PFTE Finanziarie: da reperire la quasi totalità dei fondi	2024	2025
Stazione ferroviaria di Iselle: potenziamento imbarco autotreni	LAVORI IN CORSO	SI'	Finanziarie: assenza di fondi	2024	2025
SS27 del Gran San Bernardo: completamento	LAVORI IN CORSO	SI		2024	2025
Variante di Demonte	PROG. DEF.	SI	Politiche: in attesa di nomina del Commissario straordinario di Governo Finanziarie: necessario garantire ulteriori risorse per coprire i rincari delle materie prime	2024	2025
Ferrovia Santhià- Arona: riattivazione del servizio e potenziamento	PROPOSTA	SI'	Politiche: ostacoli per il rilascio delle autorizzazioni	SEMAFORO BIANCO	
Superstrada 33 del Sempione	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Autostrada A5 Torino-Aosta: messa in sicurezza di un'area	LAVORI IN CORSO	SI		2024	2025

soggetta a frana a Quincinetto					
Trafo Armo-Cantarana	PROG. ESECUTIVO	SI	Finanziarie: mancanza quota parte dei fondi e ritardi nell'iter	2024	2025
Trafo del Tenda	LAVORI IN CORSO	SI'	Ritardi nell'apertura	2024	2025
Strada Statale del Lago Maggiore e galleria di Verbania e di Cannero	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Trafo autostradale del Monte Bianco: adeguamento	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Sistema pedemontano					
Autostrada Asti- Cuneo	LAVORI IN CORSO	SI'	Tecniche e finanziarie: carenza di materie prime e complessità delle procedure causano lo slittamento della fine lavori a fine 2025	2024	2025
Pedemontana Piemontese (A4 Santhià- Biella- Gattinara- A26 Ghemme)	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Tangenziale di Romagnano	LAVORI IN CORSO	SI'	Tecniche: ritardi nel collaudo tecnico hanno causato lo slittamento dell'apertura a metà 2025. In ritardo di un anno anche l'intervento per la ricostruzione del nuovo ponte	2024	2025
Tangenziale sud-ovest di Asti: completamento	PROG. ESECUTIVO	SI'		2024	2025
SS457 Varianti Castell'Alfero e Calliano: completamento collegamento verso nord	PROG. PREL.	NO	Finanziarie: mancanza di risorse	2024	2025
Autostrada A21 Torino-Piacenza: nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Finanziarie: mancanza di risorse	SEMAFORO BIANCO	
SP592 Nizza Monferrato-Canelli: ammodernamento e messa in sicurezza	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
SS232 Cossato-Mottalciata: adeguamento e connessione con la A4 (Carisio)	PROG. PREL.	SI'		2024	2025
SP400 "Maghettone" Ponderano-Cerrione: adeguamento e messa in sicurezza e raccordo con la A4 /Santhià	PROG. PREL.	SI'	Tecniche: ritardi nella consegna del progetto definitivo	2024	2025
SP230 di Massazza strada Trossi: messa in sicurezza Gaglianico-Verrone	PROG. DEF.	SI'		2024	2025

Mobilità nodi urbani					
Ferrovia Biella- Novara: elettrificazione	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Metropolitana di Torino – Linea 1: completamento	LAVORI IN CORSO	SI'	Finanziarie: necessità di reperimento di fondi a copertura dei maggiori costi	2024	2025
Metropolitana di Torino - Linea 2	PROG.ESECUTIVO	SI'	Finanziarie: aumento dei costi causa rincaro materiali	2024	2025
Passante ferroviario di Torino: completamento	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Tangenziale di Torino (SATT): ammodernamento e adeguamento (IV corsia)	LAVORI IN CORSO	NO	Finanziarie: necessità di reperimento di fondi a copertura dei maggiori costi	2024	2025
Tangenziale di Novara: completamento	LAVORI IN CORSO	SI'	Tecniche: rallentamenti nei lavori di ultimazione (posa segnaletica e interventi di continuità idraulica dei terreni)	2024	2025
Ferrovia Torino- Chivasso- Ivrea- Aosta: elettrificazione tratta Ivrea- Aosta	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del Ponte Ribes	PROG. DEF.	SI'	Finanziarie: assenza di risorse per la realizzazione degli interventi di difesa idraulica	2024	2025
Tangenziale di Fossano	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Tangenziale Est di Torino	PROG. PREL.	NO	Politiche: intervento non inserito nell'agenda politica	2024	2025
Autostrada Predosa- Carcare- Albenga	PROG. PREL.	SI'	Finanziarie: risorse insufficienti Politiche: opposizioni dovute a necessità di esproprio	2024	2025
Superstrada Novara- Vercelli	PROG. DEF.	SI'		2024	2025
Ferrovia Torino- Pinerolo: raddoppio	PROG. DEF.	SI'	Tecniche: nessun avanzamento significativo sul progetto di raddoppio	2024	2025
Tangenziale di Cuneo	PROG. DEF.	SI'	Politiche: ritardi burocratici e opposizione da parte di comitati locali	2024	2025
Ferrovia Biella- Brianco: interconnessione con l'Alta Velocità	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Finanziarie: assenza di risorse	SEMAFORO BIANCO	
Ferrovia Biella- Santhià: ammodernamento	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025
Chivasso: interconnessione con l'Alta Velocità	PROG. PREL.	NO	Tecniche: assenza di un progetto	2024	2025
Ferrovia Canavesana (Pont-Rivarolo-Chieri): elettrificazione della linea	PROG. DEF.	SI'		2024	2025
SP565: rifacimento Ponte Preti	PROG. DEF.	SI'	Finanziarie: aumento dei costi di 10 milioni di euro Tecniche: complessità iter burocratico	2024	2025

SP460 Lombardore-Front Busano: completamento e messa in sicurezza	PROG. DEF.	SI'		2024	2025
Nodo Torino: nuovi sottopassi Baldissera, Maroncelli e Spezia per attraversamento veloce della Città	PROPOSTA PROGETTUALE	SI'	Tecniche: progetti fermi per Maroncelli e Spezia	SEMAFORO BIANCO	
Tangenziale di Carmagnola NEW	PROG. DEF.	SI'		SEMAFORO BIANCO	
Sistema delle connessioni immateriali					
Banda Ultra Larga: connessione prioritaria alle aree industriali	LAVORI IN CORSO	SI'		2024	2025

4.3. LE SCADENZE PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE

La tabella evidenzia la previsione di fine lavori per le opere con cronoprogramma definito.

Il valore complessivo delle opere riportate in tabella ammonta a 27,4 miliardi di euro.

SISTEMI INFRASTRUTTURALI	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2025 (11 opere)	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2026 (16 opere)	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2030 (13 opere)	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2033 (2 opere)
Valore €	2,50 miliardi	1,1 miliardi	16,4 miliardi	7,4 miliardi
Corridoio TEN-T Mediterraneo	• Apertura seconda canna autostradale del Frejus (luglio 2025)	• Linea Torino- Lione: PRG Orbassano (dal 2026)	• Linea Torino- Lione: adeguamento linea storica Bussoleno-Avigliana (dal 2027)	• Linea Torino- Lione: attivazione del tunnel transfrontaliero (2033)
	• riapertura linea ferroviaria storica Torino- Lione per la frana Saint Jean de Maurienne (1/04/25)		• Nodo ferroviario di Novara: realizzazione bretella merci (2027) <i>Opera in comune con il Corridoio Mediterraneo-Reno- Mare del Nord</i>	
Corridoio TEN-T Mediterraneo- Reno- Mare del Nord		• Riattivazione linea ferroviaria Novara-Varallo	• Attivazione del Terzo Valico Appenninico (marzo 2027)	
		• Linea Acqui Terme- Ovada- Genova: potenziamento	• Nodo ferroviario di Novara: realizzazione bretella merci (2027)	
			• Linea Tortona-Voghera: quadruplicamento (2030)	
			• Potenziamento linea ferroviaria del Sempione (2028)	

SISTEMI INFRASTRUTTURALI	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2025	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2026	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2030	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2033	
Sistema aeroportuale		<ul style="list-style-type: none"> Linea ferroviaria Torino – Ceres: messa in sicurezza e completamento interventi di banalizzazione 			
Sistema pedemontano	<ul style="list-style-type: none"> Autostrada A33 Asti- Cuneo: completamento tratta Verduno- Cherasco 		<ul style="list-style-type: none"> Pedemontana piemontese: realizzazione (2027) 		
Sistema dei valichi alpini	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel del Tenda: apertura nuova canna Italia- Francia 	<ul style="list-style-type: none"> Tangenziale sud-ovest di Asti 			
	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento SS33 del Sempione 	<ul style="list-style-type: none"> SS34 del Lago Maggiore: costruzione galleria tra Cannobio e Cannero 			
		<ul style="list-style-type: none"> Variante alla SS 27 del Gran S. Bernardo 			
Sistema dei centri intermodali	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia 	<ul style="list-style-type: none"> Masterplan scalo Alessandria Smistamento 	<ul style="list-style-type: none"> Linea Torino- Alessandria- Tortona: adeguamento (2030) 		
	<ul style="list-style-type: none"> CIM Novara: adeguamento raccordo con scalo Boschetto 	<ul style="list-style-type: none"> Interporto S.I.TO Orbassano: completamento dei lavori di potenziamento 	<ul style="list-style-type: none"> Linea Torino- Savona: adeguamento per la logistica (2030) 		
Mobilità nodi urbani	<ul style="list-style-type: none"> Tangenziale di Fossano 	<ul style="list-style-type: none"> Linea 1 metro Torino: inaugurazione tratta Collegno- Cascine Vica 	<ul style="list-style-type: none"> Nuova superstrada Novara-Vercelli (2029) 	<ul style="list-style-type: none"> Linea 2 metro Torino: realizzazione tratta Rebaudengo- Politecnico (2032) 	
	<ul style="list-style-type: none"> Passante Ferroviario di Torino: ultimazione stazione Rebaudengo - Fossata 	<ul style="list-style-type: none"> Variante alla SP460 Lombardore-Front 	<ul style="list-style-type: none"> Nodo di Ivrea: interventi di difesa idraulica (2028) 		
	<ul style="list-style-type: none"> Tangenziale di Novara: completamento 	<ul style="list-style-type: none"> Passante Ferroviario di Torino Linea SFM5: realizzazione fermata Orbassano 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione tangenziale di Cuneo (2029) 		
	<ul style="list-style-type: none"> Apertura tangenziale Romagnano Sesia 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione ponte definitivo sul fiume Sesia 	<ul style="list-style-type: none"> Passante Ferroviario di Torino: collegamento diretto sotterraneo P.ta Susa – P.ta Nuova (2028) 		
			<ul style="list-style-type: none"> Linea Ivrea-Aosta: elettrificazione 	<ul style="list-style-type: none"> Linea Biella – Santhià: installazione sistema ERTMS (2027) 	
			<ul style="list-style-type: none"> Linea canavesana: elettrificaz. tratta Rivarolo – Pont e potenziamento e ammodernamento 		
Sistema delle connessioni immateriali		<ul style="list-style-type: none"> Banda Ultralarga: portare la connettività a 1 Gbit/s 			

RIFERIMENTI

- *“Industria, Trasporti, Logistica e Infrastrutture: INSIEME per la competitività del Paese”* a cura di Confindustria e del sistema associativo
- *“Fabbrica Europa. Le proposte di Confindustria per un’Europa competitiva”* a cura di Confindustria e del sistema associativo
 - Rapporto OTI Nord 2024 a cura delle Confindustrie del Nord
- Studi Economici *“Insight”* e *“Piemonte Impresa”* a cura del Centro Studi Confindustria Piemonte
 - Libro Bianco sulle infrastrutture di Unioncamere Piemonte
- Position Paper *“Emergenza valichi alpini del Nord Ovest”* di Confindustria, Confindustria Piemonte, Confindustria Liguria, Confindustria Valle d’Aosta

COLLEGAMENTI

OTI PIEMONTE

www.otipiemonte.it

Per informazioni e per approfondimenti scrivere a:

territoriologistica@confindustria.piemonte.it