



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2026

Marzo 2026

In collaborazione con

INDICE

1. Prefazione	pag. 4
2. Highlights	pag. 5
3. Scenari	pag. 13
3.1. Nuovi equilibri globali tra politiche monetarie, commercio e tensioni geopolitiche	pag. 13
3.2. Economia italiana	pag. 14
4. Prospettive e sviluppi	pag. 16
4.1. Prospettive logistiche per il Piemonte: la Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova	pag. 16
4.2. La rete metropolitana torinese	pag. 19
4.2.1. Linea 2 della metropolitana e sviluppo della rete	
4.2.2. Impatti economici, ambientali e sociali	
4.2.3. Criticità e fabbisogni	
4.2.4. Priorità strategiche	
4.3. Il sistema formativo delle accademie di filiera	pag. 25
4.3.1. Le accademie di filiera della Regione Piemonte: opportunità formative al servizio delle imprese del territorio	
4.3.2. L'accademia logistica Piemonte: una risposta ai fabbisogni formativi specifici della filiera	
5. A che punto siamo	pag. 29
5.1. Articolazione delle opere per territorio	pag. 29
5.1.1. Il corridoio TEN-T Mediterraneo	
5.1.2. Il corridoio TEN-T Mare del Nord- Reno- Mediterraneo	
5.1.3. Il sistema aeroportuale	
5.1.4. Il sistema dei centri intermodali	
5.1.5. Il sistema dei valichi alpini	
5.1.6. Il sistema pedemontano	
5.1.7. I nodi urbani	
5.1.8. Le connessioni immateriali	
5.2. Lo stato di avanzamento lavori e il rispetto dei tempi	pag. 81
5.3. Le scadenze per la realizzazione delle opere	pag. 87
6. Progetti di sviluppo futuri	pag. 89
Riferimenti e collegamenti	pag. 90

RINGRAZIAMENTI E CONTRIBUTI

IL RAPPORTO OTI PIEMONTE 2026 è stato realizzato da **Confindustria Piemonte** con le otto Associazioni Territoriali piemontesi e **Unioncamere Piemonte**, con la collaborazione dell'Assessorato Logistica e infrastrutture strategiche e l'Assessorato trasporti e infrastrutture della **Regione Piemonte**, **Fondazione SLALA**, **l'Accademia Piemonte per i sistemi della logistica, a valore aggiunto e per l'e-commerce** e **l'Accademia di filiera per costruzioni, infrastrutture e manutenzione del territorio**.

Autori: Cristina Manara e Margherita Destudio (Confindustria Piemonte), Enrico Sozzetti (Fondazione SLALA), Paolo Pavinato (Infra.To), Claudio Daniele (Piemonte per i sistemi della logistica a valore aggiunto e per l'e-commerce).

Hanno collaborato: Assessori Enrico Bussalino e Marco Gabusi (Regione Piemonte), Andrea Amalberto, Paola Malabaila, Alberto Crivello, Paolo Balistreri e Jan Pellissier (Confindustria Piemonte), Gian Paolo Coscia, Paolo Bertolino, Roberto Strocchio e Annalisa d'Errico (Unioncamere Piemonte), Cesare Rossini e Enrico Sozzetti (Fondazione SLALA), Bernardino Chiaia e Paolo Pavinato (Infra.To), Enzo Pompilio D'Alicandro, Matteo Faggioni e Claudio Daniele (Accademia Piemonte per i sistemi della logistica a valore aggiunto e per l'e-commerce), Mauro Salute (Accademia di Filiera per Costruzioni, Infrastrutture e Manutenzione del Territorio), Confindustria Valle d'Aosta, Confindustria Liguria, 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 2026.

1. PREFAZIONE

di Andrea Amalberto, Presidente Confindustria Piemonte, e Gian Paolo Coscia, Presidente Camera di commercio Alessandria-Asti

Nel 2026 l'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Piemonte compie 25 anni: un traguardo significativo che testimonia un percorso di crescita e consolidamento che ha reso l'OTI uno strumento sempre più riconosciuto e apprezzato per il monitoraggio delle infrastrutture regionali. In questo quarto di secolo l'Osservatorio si è affermato come punto di riferimento stabile per imprese, istituzioni e cittadini, e il convegno annuale rappresenta oggi un appuntamento di punta per tutti gli addetti ai lavori, occasione di confronto qualificato sulle priorità infrastrutturali del territorio.

Le infrastrutture, materiali e immateriali, sono un fattore determinante per la competitività del Piemonte. Le multinazionali, così come i grandi gruppi nazionali, scelgono il nostro territorio anche in virtù della sua posizione geografica strategica: un asset su cui imprese e pubblica amministrazione devono continuare a investire congiuntamente, sviluppando progettazioni capaci di intercettare le esigenze delle numerose filiere che compongono il tessuto economico piemontese e del Nord Ovest.

Il Rapporto OTI Piemonte 2026 offre un'analisi puntuale dello stato delle infrastrutture regionali, restituendo un quadro che presenta elementi positivi ma anche sfide rilevanti. È motivo di soddisfazione rilevare che 8 delle 11 opere che erano attese per il 2025 sono state completate e che oltre il 40% delle opere monitorate procede secondo i cronoprogrammi.

La riapertura della linea storica Torino-Lione, l'inaugurazione della nuova canna Italia-Francia del Tunnel del Tenda e della seconda canna autostradale del Frejus e la conclusione dell'ultimo lotto dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo rappresentano risultati importanti, destinati a rafforzare la connettività e la mobilità del territorio. Accanto a questi segnali incoraggianti, il Rapporto evidenzia tuttavia un aumento delle opere che hanno subito gravi ritardi, imponendo una riflessione approfondita sulle cause e l'adozione di misure correttive efficaci. In questo contesto l'Osservatorio si configura non solo come strumento di monitoraggio e controllo, ma come vero e proprio modello di governance territoriale: una piattaforma capace di misurare l'avanzamento delle opere, valutarne gli impatti sul territorio e sollecitare azioni rapide e puntuali da parte della politica.

OTI contribuisce a mantenere alta l'attenzione su scadenze e priorità strategiche, stimolando le Istituzioni e il Governo a intervenire su ritardi e criticità, favorendo una collaborazione strutturata tra istituzioni, imprese e territorio. Continueremo a lavorare con determinazione affinché il Piemonte possa disporre di infrastrutture moderne, efficienti e sostenibili, in grado di sostenere la crescita economica, attrarre investimenti e migliorare la qualità della vita dei cittadini.

2. HIGHLIGHTS

Il Rapporto OTI Piemonte 2026 sulle infrastrutture può essere sintetizzato come segue.

71 opere infrastrutturali monitorate (+4 rispetto al 2025)

Risultano 4 opere monitorate in più perché è stato reinserito nel monitoraggio il servizio di trasporto combinato di **Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)**, sul nodo di Torino sono state fatte due schede distinte, una per il progetto di **rotatoria di Piazza Baldissera**, l'altra per i progetti di **sottopasso Maroncelli e La Spezia** in ragione del loro diverso avanzamento e sono state inserite due nuove opere, **il nuovo casello autostradale di Predosa** e **il collegamento stradale Albenga-Altare**.



31 risultano in linea con il programma (invariate rispetto al 2025)



22 hanno subito un ritardo nell'ultimo anno (invariate rispetto al 2025)



9 opere sono in grave ritardo (+4 rispetto al 2025)



7 sono le opere in fase di proposta progettuale in stand by (+1 rispetto al 2025) che sono:

1. SS527: adeguamento viabilità aeroporto Malpensa-Oleggio
2. SP662: nuovo raccordo con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi
3. Uscite autostradale dedicate al traffico pesante lungo la A7
4. SP11 Orfengo-Cameriano: miglioramento viabilità per la logistica
5. Quadrante casalese per la logistica
6. Ferrovia Biella-Santhià: interconnessione con l'Alta Velocità a Brianco
7. Nodo di Torino: nuovi sottopassi Maroncelli e Spezia

TOTALE: 69 OPERE

+



2 nuove opere inserite nel monitoraggio (non ancora con valutazione semaforica e in fase di proposta progettuale):

1. Nuovo casello autostradale di Predosa
2. Collegamento stradale Albenga-Altare

TOTALE: 71 OPERE

L'ANALISI DELLA FASE REALIZZATIVA, PER LE 71 OPERE



27 sono in una fase di progettazione di cui:

- 11 con progetto preliminare (+3 rispetto al 2025)
- 15 con progetto definitivo (+ 1 rispetto al 2025)
- 1 con progetto esecutivo (- 2 rispetto al 2025)



9 sono proposte progettuali (+1 rispetto al 2025 di cui 2 sono entrate quest'anno nel monitoraggio)

1. SS527: adeguamento viabilità aeroporto Malpensa-Oleggio
2. SP662: nuovo raccordo con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi
3. Uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7
4. SP11 Orfengo-Cameriano: miglioramento viabilità per la logistica
5. Quadrante casalese per la logistica
6. Ferrovia Biella-Santhià: interconnessione con l'Alta Velocità a Brianco
7. Nodo di Torino: nuovi sottopassi Maroncelli e Spezia
8. Collegamento stradale Albenga-Altare **NEW**
9. Nuovo casello autostradale di Predosa **NEW**



30 sono Lavori in corso (-4 rispetto al 2025) di cui 19 con semaforo verde, 10 con semaforo giallo e 1 con semaforo rosso



1 è un servizio di trasporto combinato (Autostrada Ferroviaria Alpina)

TOTALE: 67 OPERE

+

4 opere che escono dal monitoraggio poiché concluse:

1. Potenziamento stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia
2. Raddoppio traforo autostradale del Frejus
3. Autostrada Asti-Cuneo
4. Tangenziale di Fossano

TOTALE: 71 OPERE

LE OPERE CONCLUSE



1. **Tunnel del Tenda: inaugurazione nuova canna Italia-Francia** (giugno 2025)
2. **Tangenziale di Romagnano Sesia** (giugno 2025)
3. **Traforo autostradale del Frejus: apertura 2° canna Italia-Francia** (luglio 2025)
4. **Completamento autostrada A33 Asti-Cuneo** (dicembre 2025)
5. **Potenziamento tecnologico Interporto S.I.TO Orbassano**
6. **Potenziamento stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia**
7. **Tangenziale di Fossano** (gennaio 2026)

LE ATTESE PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE DAL 2026 FINO AL 2033



15 le conclusioni lavori e aperture attese per il 2026

(per un valore di spesa complessivo di 1,12 miliardi di €)

1. Linea Torino- Lione: PRG Orbassano
2. Passante Ferroviario di Torino: ultimazione stazione Rebaudengo-Fossata
3. Linea SFM5 Torino: realizzazione fermate Orbassano e Borgata Quaglia
4. Linea canavesana: elettrificazione tratta Rivarolo – Pont (lavori PNRR)
5. Linea ferroviaria Torino-Ceres: ammodernamento tecnologico (lavori PNRR)
6. Linea Ivrea-Aosta: elettrificazione (lavori PNRR)
7. Iter riattivato per linea ferroviaria Novara- Varallo
8. Linea Acqui Terme- Ovada- Genova: potenziamento (lavori PNRR)
9. Tangenziale sud-ovest di Asti
10. Tangenziale di Novara: completamento
11. Variante alla SP460 Lombardore-Front (lavori PNRR)
12. Nodo di Torino: rotonda di Piazza Baldissera
13. SS34 del Lago Maggiore: messa in sicurezza e costruzione galleria a Cannobio
14. Variante alla SS27 del Gran S. Bernardo
15. Banda Ultralarga: portare la connettività a 1 Gbit/s

• 23 LE CONCLUSIONI LAVORI E APERTURE ATTESE TRA IL 2027 E IL 2030

(per un valore di spesa complessivo di 12,49 miliardi di €)

• 4 LE CONCLUSIONI LAVORI E APERTURE ATTESE TRA IL 2030 E IL 2033

(per un valore di spesa complessivo di 16,4 miliardi di €)

• 42 OPERE TOTALI FINITE NEL 2033 E CON UN VALORE SPESO DI 30 MILIARDI €

Per quanto riguarda le 9 opere monitorate e finanziate da fondi PNRR, semaforo verde per 7 opere (Terzo Valico Appenninico, potenziamento linea Acqui Terme- Ovada- Genova, ammodernamento linea Torino-Ceres, potenziamento interporto S.I.TO di Torino Orbassano, elettrificazione linea Ivrea- Aosta e linea Rivarolo-Pont e SP460 tra Lombardore e Salassa) mentre sul il semaforo è giallo per 2 opere (quadruplicamento Tortona- Voghera e superstrada Novara-Vercelli).

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 3	 Sistema pedemontano 10	 Ferrovie 24	 Piattaforme logistiche intermodali 5
 Il Corridoio TEN-T Mediterraneo-Reno-Mare del Nord 6	 Sistema dei valichi alpini 11	 Viabilità 34	 Trasporto Pubblico Locale 2
 I Nodi urbani 25	 Sistema dei centri intermodali 10	 Trafori e valichi 4	 Banda Ultra Larga 1
 Aeroporti 5	 Banda Ultra Larga 1	 Servizio di trasporto combinato 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  1 opera	3 opere
Nel 2025, sul Corridoio Mediterraneo si registra un avanzamento rilevante su due opere chiave. Torino-Lione: forte accelerazione della tratta transfrontaliera con 11 cantieri attivi, appalti civili completati e oltre il 28% delle gallerie complessive scavate (46 km su 164), avvio TBM in Francia e scavo dell'ultimo pozzo di ventilazione. La Decisione di esecuzione (UE) 2025/1715 del 30 luglio 2025 ha rafforzato il quadro vincolando il cofinanziamento al rispetto del cronoprogramma e rendendo ammissibili tutte le tratte (incluse quelle nazionali), con copertura UE fino al 55% per il tunnel di base e 50% per le linee di accesso. Tratta nazionale italiana: per la linea Avigliana–Orbassano è stato approvato il progetto definitivo e completata l'iter autorizzativo; si prevede la gara per esecutivo e lavori nel primo semestre 2026, con avvio lavori nel 2027 e completamento stimato nel 2033. Per lo scalo di Orbassano la fase 1 dei lavori è stata consegnata a maggio 2025 e procede la realizzazione di infrastrutture funzionali alla nuova linea e all'ACC, con attivazione per fasi nel 2026. Sulla linea storica Avigliana–Bussoleno proseguono le attività di attuazione dell'ERTMS, adeguamenti infrastrutturali e autorizzativi, con opere in corso e attivazioni programmate tra il 2027 e il 2029. Si segnala positivamente la riapertura della linea storica Torino-Lione ad aprile 2025. Trafo autostradale del Frejus: completata la seconda canna e apertura al traffico il 28/07/2025. Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA): servizio sospeso dal 21/04/2025 per mancanza fondi; raggiunto accordo intergovernativo (5 M€) ma manca ancora l'autorizzazione CE e non c'è data certa di riapertura.		
 Corridoio TEN-T Mediterraneo-Reno- Mare del Nord	 2 opere  4 opere	6 opere
Nel 2025 il Corridoio Mare del Nord–Reno–Mediterraneo ha registrato avanzamenti disomogenei. Terzo Valico dei Giovi: l'opera è in fase avanzata, scavati 86,5 km su oltre 90 km di gallerie, abbattuto un diaframma del Tunnel di Valico e ripresi gli scavi con metodo tradizionale dopo le criticità geologiche; ultimazione confermata al 2027. Il quadruplicamento Tortona–Voghera ha ottenuto parere VIA favorevole a dicembre 2025, ma resta privo dei finanziamenti necessari all'avvio lavori. La linea Acqui Terme–Ovada–Genova è in fase attuativa, con lavori consegnati e completamento previsto nel 2026 (lavori PNRR). Sul nodo di Novara è in corso l'aggiudicazione per l'adeguamento a modulo 750 m di cinque binari di Boschetto (orizzonte 2028), ma con copertura finanziaria ancora molto limitata. Sulla Novara–Varallo è in corso l'iter per la riattivazione della da parte degli enti territoriali per il servizio ordinario passeggeri e sono stati eseguiti lavori di ammodernamento. La linea del Sempione ha vissuto un 2025 caratterizzato da frequenti interruzioni per adeguamenti tecnologici e risanamenti.		

 Sistema aeroportuale	 2 opere  1 opera  2 opere	5 opere
Nel 2025 le opere afferenti al sistema aeroportuale piemontese presentano un quadro differenziato. Sulla linea ferroviaria Torino–Ceres è stata completata l’attivazione della nuova configurazione di esercizio (eliminato il cambio a Ciriè ed estese le linee SFM4 e SFM7) ed è partita la terza fase di lavori tra Germagnano e Ceres, finanziata PNRR, con apertura prevista nel 2026. Sulla linea ferroviaria Fossano–Cuneo proseguono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello, con fine lavori stimato nel 2027, ma nessun avanzamento sul progetto di raddoppio. Restano invece in stallo i lavori di adeguamento della linea Novara–Malpensa e variante di Galliate per assenza di fondi e, lato viabilità, il progetto di raccordo della SP662 con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi e l’adeguamento della SS527 Malpensa–Oleggio, fermo alla fase di proposta progettuale.		
 Sistema dei centri intermodali	 5 opere  2 opere  3 opere	10 opere
Nel 2025 il sistema dei centri intermodali piemontese evidenzia un andamento nel complesso positivo ma con alcune criticità. L’interporto S.I.TO Orbassano ha completato il potenziamento tecnologico del raccordo e nuovi piazzali, oltre all’adeguamento dei binari a standard europeo, proseguendo l’ampliamento del terminal. Il CIM di Novara ha concluso l’ampliamento del terminal ed è entrato nella ZLS Porto e Retroporto di Genova. Tuttavia, pesa negativamente la chiusura del servizio merci Novara-Friburgo, che riduce l’offerta intermodale internazionale verso l’asse Reno-Alpi inficiando la competitività del nodo novarese sui traffici transalpini. Nel polo alessandrino sono stati aggiudicati progettazione esecutiva e lavori della Fase 1 di Alessandria Smistamento (92 M€ finanziati), con masterplan presentato e attivazione prevista al 2029. Nel 2025 si segnala positivamente la conclusione dei lavori sulla stazione di Rivalta Scrivia (fabbricato viaggiatori). Domo2 entra nella fase di configurazione definitiva (2025–2026) con incremento di capacità entro il 2027. Restano fermi alla fase di proposta i progetti di uscite autostradali lungo la A7 a servizio della logistica, lo sviluppo logistico del quadrante casalese e la nuova superstrada Orfengo–Cameriano.		
 Sistema dei valichi alpini	 5 opere  4 opere  2 opere	11 opere

Nel 2025 il **sistema dei valichi alpini** alterna avanzamenti concreti e forti criticità.

Sul **Traforo del Monte Bianco** sono stati eseguiti lavori strutturali e impiantistici per 21 M€ (rifacimenti/locali sicuri, impermeabilizzazioni, LED e upgrade sicurezza), ma si consolida lo scenario critico: chiusure programmate 3–4 mesi/anno per 18 anni (piano complessivo ~500 M€), con rischio di trasferimento dei flussi sul Frejus e impatti economici rilevanti; resta quindi centrale il dibattito sulla seconda canna (stima ~1,2 mld).

Sul **Tunnel del Colle di Tenda** è stato un anno di svolta: inaugurata il 27/06/2025 la nuova canna (Italia→Francia) ripristinando il collegamento post-tempesta Alex, ma l'esercizio resta limitato (senso alternato, fasce orarie, mezzi <3,5 t) e il completamento della configurazione a doppia canna è previsto entro fine 2028.

Nel quadrante del **Sempione** persistono rallentamenti sul raddoppio della linea **Vignale–Oleggio–Arona** è frenato da PFTE in ritardo e scarsità di fondi, mentre a **Iselle** sono partiti i lavori di potenziamento dell'imbarco autotreni. Lato viabilità, la **SS34** entra nella fase più impattante (galleria paramassi avviata il 17/11/2025 e chiusure notturne da fine anno), la **SS33** registra ritardi nell'avvio dei cantieri.

Sul fronte programmatorio, avanzano gli iter per la **Variante di Demonte** (progetto definitivo approvato nel 2025, cantieri attesi dal 2026) e il traforo **Armo-Cantarana** (VIA avviata ma con integrazioni richieste e nodo coperture). Sulla variante alla **SS27 Gran San Bernardo** tra Etroubles e Saint-Oyen si registrano ritardi (apertura attesa primavera 2027). Semaforo verde per la **A5 Torino–Aosta** ove la progettazione delle opere paramassi risulta completata e si passa alla gestione cantiere e pianificazione step successivi.

 Sistema pedemontano	 5 opere  3opere  2 opere	10 opere
--	--	----------

Nel quadrante biellese-novarese il 2025 registra avanzamenti selettivi e diversi slittamenti. La **Pedemontana Piemontese** ha proseguito su esecutivi, mitigazioni e coordinamenti interferenze, ma l'avvio lavori slitta alla primavera 2026 (durata 4 anni). Positiva **l'apertura della Tangenziale di Romagnano Sesia** a giugno 2025, ma resta da realizzare il nuovo ponte sul Sesia (chiusura stimata 2027). Sulla **SS232 Cossato-Mottalciata** non emergono novità sostanziali; sulla **SP400 "Maghettone"** è stato consegnato il PFTE del Lotto 2 (validazione in corso), ma mancano coperture per i lavori dei Lotti 2–3. La **SP230 Trossi** avanza nell'aggiornamento definitivo e atti VIA, con gara attesa a fine 2025 (lievi ritardi).

Nel sud-est regionale, l'Autostrada **A33 Asti–Cuneo** è stata inaugurata il 30/12/2025 grazie al completamento dell'ultimo lotto tra Alba Ovest e Cherasco; restano seconda carreggiata (aprile 2026) e opere di compensazione. Per la **tangenziale sud-ovest di Asti** è stato completato nel 2025 lo studio del tracciato. Rallentamenti sulla **SP592 Nizza–Canelli** e la **SS457 Castell'Alfero–Calliano**. Positiva la conclusione del progetto per il **nuovo casello sulla A21 a Villafranca d'Asti**.

 Sistema dei nodi urbani	 9 opere  9 opere  3 opere  2 opere + 2 new	23 opere +2 new
Nel 2025 la mobilità nei nodi urbani piemontesi mostra un quadro “a macchia di leopardo” tra cantieri in spinta e opere bloccate. Metro 1 Torino (Collegno–Cascine Vica): persiste il rallentamento; avanzamenti 86% (lotto 1) e 75% (lotto 2), ma apertura a rischio 2027-2030 per crisi finanziaria dell'appaltatore; a luglio 2025 la Regione ha confermato l'adozione del DPCM con assegnazione di 8,5 mln di euro utili al completamento dell'opera. Metro 2 Torino: nel 2025 avviate/disciplinate le gare per sistemi e materiale rotabile (CBTC) sulla tratta Rebaudengo-Politecnico e atti di trasferimento risorse; l'obiettivo è avviare nel 2026 le gare opere civili e cantieri. La messa in esercizio è prevista per fine 2032 (costo complessivo 3,7–4 mld). Passante/SFM Torino: avanzano le fermate sul SFM3 e SFM5 San Luigi, Borgata Quaglia e Buttigliera Alta – Ferriera, Dora e Zappata. Slitta la conclusione della stazione Rebaudengo-Fossata a primavera 2026 per atti vandalici; nuovo collegamento Porta Nuova–Porta Susa in corso di progettazione esecutiva (fine lavori 2028). Tangenziali Torino: Gronda Est in fase di pre-studio (PFTE atteso per giugno 2026); sulla A55 prosegue l'ammodernamento ma nessun passo concreto sul progetto di realizzazione della 4ª corsia. In corso i lavori di realizzazione della nuova rotatoria in Piazza Baldissera (fine lavori a maggio 2026), mentre non si registrano avanzamenti sui progetti di sottopassi Maroncelli e Spezia. Lato ferrovie, semaforo verde per la linea Chivasso–Ivrea–Aosta e Canavesana ove sono in corso l'elettrificazione delle tratte Ivrea–Aosta e Rivarolo-Pont con previsione di fine lavori a giugno 2026, in linea con il PNRR. Sulla Torino–Pinerolo e Santhià–Arona si è in attesa del DocFAP nel 2026. Nel quadrante novarese-biellesse si registrano ritardi nella conclusione del progetto di elettrificazione della Biella–Novara, mentre lato viabilità la conclusione della tangenziale di Novara slitta a estate 2026 e sul progetto di nuova superstrada Novara–Vercelli vi sono ritardi nell'avvio lavori, inizialmente previsti nel 2024. Inserite nel monitoraggio due nuove proposte progettuali: il collegamento stradale Albenga-Altare e il nuovo casello autostradale di Predosa.		
 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 dicembre 2025 sono 930 i Comuni con cantieri FTTH (Fiber To The Home) chiusi e collaudati (+137 rispetto al 2024) e 344 Comuni hanno cantieri FWA (Fixed Wireless Access) chiusi e collaudati (+51 rispetto al 2024), per un totale di 1.070 cantieri chiusi (+78 rispetto al 2024).		

3. SCENARI

3.1. Nuovi equilibri globali tra politiche monetarie, commercio e tensioni geopolitiche

Dal punto di vista macroeconomico, l'economia globale sta gradualmente trovando un nuovo equilibrio in un contesto ridefinito da recenti interventi di politica economica. Le tensioni inizialmente generate dall'aumento dei dazi sono state in parte attenuate da accordi successivi e da una riorganizzazione dei flussi commerciali; ciò nonostante, il quadro rimane contraddistinto da un'elevata volatilità. Inoltre, si stanno progressivamente esaurendo quei fattori transitori, tra cui il front-loading, che avevano sostenuto l'attività economica nella prima parte del 2025.

Negli **Stati Uniti**, la dinamica della crescita ha beneficiato di una domanda interna ancora robusta, trainata sia dai consumi delle famiglie sia dagli investimenti connessi allo sviluppo dell'intelligenza artificiale, riducendo i timori di un rallentamento marcato. Nell'**Area Euro**, pur in una fase di stagnazione prolungata, alcuni indicatori ciclici hanno evidenziato una resilienza superiore alle attese: in particolare, la produzione industriale tedesca e la spesa delle famiglie in Francia e Spagna hanno contribuito a una crescita del PIL nel terzo trimestre lievemente migliore rispetto alle stime preliminari. Nel complesso, l'economia mondiale ha assorbito l'impatto delle nuove tariffe senza effetti macroeconomici destabilizzanti di rilievo. L'inflazione si mantiene sotto controllo, le condizioni monetarie si sono gradualmente allentate e i mercati finanziari hanno continuato a beneficiare delle aspettative legate al progresso tecnologico. Parallelamente, i prezzi dell'energia sono rimasti contenuti grazie a un'offerta abbondante. In tale scenario, **il 2025 può essere interpretato, per l'Europa, come un anno di crescita moderata ma nel complesso soddisfacente**, considerando le persistenti fragilità strutturali e l'intensificarsi delle tensioni geopolitiche.

La seconda metà dell'anno ha segnato un passaggio rilevante sul fronte della politica monetaria. La Banca Centrale Europea ha concluso il ciclo di riduzione dei tassi di interesse, mentre la Federal Reserve, dopo una fase prolungata di attesa, ha avviato un graduale allentamento. Tali decisioni hanno contribuito a sostenere l'attività economica e i mercati, sebbene il clima resti improntato alla cautela: molte imprese continuano a posticipare scelte strategiche in assenza di un quadro più stabile.

Nel novembre 2025, il tasso di disoccupazione negli Stati Uniti è salito al 4,6%, oltre le attese di mercato (4,4%), raggiungendo il livello più elevato da settembre 2021. Sul piano occupazionale, tuttavia, si è registrato un aumento di 64.000 posti di lavoro, in netto recupero rispetto alla contrazione di 105.000 unità di ottobre e superiore alle previsioni (+50.000).

La BCE, nella riunione del 18 dicembre 2025, ha lasciato i tassi invariati al 2%, e le aspettative di mercato convergono su una loro stabilità per l'intero 2026. I dati dell'Eurozona si sono rivelati più solidi

rispetto alle proiezioni di settembre: crescita del PIL superiore alle attese, mercato del lavoro resiliente e dinamica salariale ancora sostenuta.

In prospettiva 2026, il quadro resta esposto a molteplici rischi. Il venir meno degli stimoli temporanei al commercio internazionale potrebbe tradursi in un rallentamento dell'economia globale. Permangono inoltre rilevanti incertezze geopolitiche, con conflitti ancora in corso in Europa orientale e in Medio Oriente e il rischio di nuove tensioni commerciali, potenzialmente in grado di incidere sulle catene globali del valore e sulla fiducia degli operatori economici.

Tabella 1 - Previsioni per economia mondiale a confronto

(crescita % reale rispetto all'anno precedente)

	FMI 2025	FMI 2026		FMI 2025	FMI 2026
Advanced Economies	1,6	1,6	Area Euro	1,2	1,1
USA	2,0	2,1	Germania	0,2	0,9
Giappone	1,1	0,6	Francia	0,7	0,9
Cina	4,8	4,2	Italia	0,5	0,8
India	6,6	6,2	Spagna	2,9	2,0
Sudafrica	1,1	1,2	Gran Bretagna	1,3	1,3
Brasile	2,4	1,9	Mondo	3,2	3,1

Fonte: FMI Economic Outlook – ottobre 2025

3.2. Economia italiana

Nel terzo trimestre 2025 si osserva una sostanziale stagnazione dell'economia italiana. Pur rappresentando la terza economia dell'Eurozona, l'Italia continua a registrare uno dei tassi di crescita più contenuti dell'Unione europea: per il 2025, Prometeia stima un incremento del PIL pari allo 0,7%.

A incidere è soprattutto l'elevato livello del debito pubblico, che comprime gli spazi per nuovi investimenti, nonostante il contenimento della spesa e il progressivo miglioramento dei saldi di finanza pubblica. Permane inoltre un mercato divario rispetto a Paesi come la Spagna. Il settore industriale attraversa una fase di difficoltà, con criticità particolarmente evidenti nei comparti tessile-abbigliamento e automotive.

La produttività rimane su livelli insufficienti, penalizzata dall'elevato costo dell'energia, da un'adozione ancora limitata delle tecnologie innovative e dalla ridotta dimensione media delle imprese. Prosegue la graduale flessione delle quotazioni petrolifere, attualmente poco al di sotto della media del 2019; anche il gas è in calo, ma si mantiene su valori circa doppi rispetto al periodo pre-2022.

In questo contesto, l'inflazione al consumo resta contenuta (+1,1% a novembre), mentre il prezzo dell'energia elettrica per le imprese continua a rappresentare un fattore di criticità.

Nonostante le incertezze del quadro macroeconomico, **l'export mostra una dinamica favorevole**: l'Italia ha superato il Giappone, collocandosi al quarto posto tra i maggiori esportatori mondiali. Il sorpasso su Tokyo era già emerso nella prima metà dello scorso anno, ma il riconoscimento ufficiale è giunto dall'OCSE nell'ambito del "G20 International Trade".

È in corso l'iter di approvazione della Legge di Bilancio, improntata a criteri di prudenza. L'Esecutivo ha delineato una strategia economica orientata al rispetto dei vincoli europei, con l'obiettivo di rafforzare la credibilità sui mercati e assicurare la sostenibilità dei conti pubblici, con effetti positivi sull'andamento dei tassi di interesse.

Sul fronte delle politiche per le imprese, le risorse stanziare risultano inferiori alle attese. Tuttavia, è accolta positivamente la conferma del piano Transizione 5.0, che avrà un orizzonte temporale più ampio e procedure di accesso semplificate.

Per approfondimenti sui dati export, è possibile scaricare qui la [II° Indagine Internazionalizzazione 2025. L'export e le imprese piemontesi: dinamiche, sfide e opportunità](#) di Confindustria Piemonte, presentata a gennaio 2026.

4. PROSPETTIVE E SVILUPPI

4.1. Prospettive logistiche per il Piemonte: la Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova

A cura di Enrico Sozzetti, Fondazione SLALA

Lo sviluppo logistico del Basso Piemonte deve passare per la Zls 'Porto e Retroporto di Genova', dalla riqualificazione e conseguente rilancio dello scalo ferroviario di Alessandria, dal Terzo valico e dalla connessione con i porti liguri. Le imprese alessandrine e astigiane rilanciano, a ogni occasione di confronto con le istituzioni, l'importanza delle infrastrutture come leva di sviluppo del tessuto imprenditoriale e della competitività dei territori: dai collegamenti ferroviari con la Liguria alla digitalizzazione, dal rafforzamento dell'intermodalità alle opportunità offerte dalle Zone Logistiche Semplificate, fino alle prospettive del corridoio europeo Mare del Nord – Reno – Mediterraneo. Sono tutti temi centrali per il futuro del settore logistico e per lo sviluppo competitivo dell'Italia nord - occidentale. Ma quello che emerge è il timore, legato alle incertezze internazionali e alla geopolitica, che i tempi di completamento delle infrastrutture in corso di realizzazione e in progetto non siano coerenti con l'economia reale, la velocità dei cambiamenti e la necessità, per l'industria, di programmare l'attività in uno scenario di perenne incertezza dei mercati.

Un esempio arriva dalla cronaca di fine gennaio con i piani delle compagnie di navigazione per intensificare il ritorno dei transiti nel Mar Rosso che potrebbero essere messi in pausa a causa dell'escalation delle proteste in Iran e della minaccia di un intervento militare diretto degli Stati Uniti che rappresentano un rischio concreto per la sicurezza dell'area. Un ennesimo cambiamento delle rotte, e di conseguenza dei tempi di navigazione e della scelta dei porti di arrivo, non potrà che avere conseguenze sull'intero sistema dei trasporti e della logistica europea.

I costi della logistica sono tornati a crescere, come hanno rilevato le indagini delle associazioni territoriali piemontesi di Confindustria. In parte la ragione è da ricercare nell'aumento del prezzo del gasolio in conseguenza del riallineamento delle accise, ma incidono in modo significativo le fluttuazioni legate ai cambi delle rotte.

Una diversa e più efficiente organizzazione delle piattaforme logistiche e della funzionalità portuale può rappresentare la svolta definitiva che viene invocata dal mondo delle imprese.

La Zls 'Porto e Retroporto di Genova' che comprende oltre 3.600 ettari, di cui 2.141 in Piemonte, distribuiti tra il porto di Genova e i principali retroporti del nord - ovest, deve rappresentare il valore aggiunto del Piemonte (e in particolare del Basso Piemonte) che si può confermare snodo logistico essenziale, anche grazie ai futuri collegamenti con la rete transeuropea dei trasporti (Ten - T), il Terzo

valico ferroviario dei Giovi, il nodo ferroviario di Genova e la Torino - Lione. L'obiettivo è creare condizioni favorevoli allo sviluppo sostenibile, all'attrazione di capitali e alla crescita occupazionale nei territori, attraverso un modello amministrativo snello e competitivo su scala europea.

Gli interventi di riequilibrio territoriale in corso e destinati a rafforzare la competitività della grande piattaforma logistica piemontese sono considerati indispensabili e alle opere in corso e in progetto si affianca la trasformazione di Alessandria in un hub logistico di rilevanza europea attraverso la riqualificazione dello scalo merci Alessandria Smistamento e la nascita del nuovo polo intermodale, infrastruttura chiave per attrarre nuovi flussi merci e investimenti nella regione.

La provincia alessandrina può essere definita il cuore pulsante della logistica con il polo di Tortona (nella frazione di Rivalta Scrivia è nato il primo interporto grazie a una intuizione del genovese Giacomo Costa), la vasta area compresa tra Pozzolo Formigaro, Novi Ligure, Serravalle Scrivia e Arquata Scrivia e con il capoluogo che ha iniziato un lento, ma progressivo processo di crescita che si è tradotto nell'insediamento, nella zona industriale D8, di Amazon con uno stabilimento (sessantamila metri quadrati) che è il primo di questa tipologia in Italia e viene utilizzato per contribuire al posizionamento dei prodotti nella rete di Amazon, trasferendo gli articoli ai centri di distribuzione presenti in Italia e nel resto d'Europa. Poi è arrivato l'annuncio che Primark, retailer irlandese parte del gruppo Associated British Foods, ha firmato un accordo con Segro per la costruzione del primo polo logistico nel Paese. Il centro si svilupperà su 81.000 metri quadrati e sorgerà sempre nella zona industriale D8, a poche centinaia di metri da Amazon. E mentre il Gruppo Pam è prossimo ad avere gli ultimi via libera procedurali per in centro logistico, sempre nella stessa area industriale, dalla parte opposta del capoluogo, nella frazione di San Michele, a pochi chilometri dal casello di Alessandria Ovest della A21, sono iniziati i lavori preparatori per la realizzazione di un altro ampio polo logistico, su oltre 200.000 metri quadrati, composto da due edifici in grado di ospitare fino a un massimo di 8 possibili comparti logistici indipendenti con relativi blocchi uffici e servizi.

Il territorio del Comune di Castellazzo Bormida, a pochi chilometri dal confine con quello di Alessandria e dal casello di Alessandria Sud della A26, ospita il Castellazzo Logistics Park, insediamento da 80.000 metri quadrati anch'esso articolato su due edifici distinti.

La crescita degli insediamenti, nel capoluogo provinciale, avviene anche all'interno di storiche aree industriali e artigianali. Un esempio è rappresentato dal polo nato all'interno della zona D3 che si sviluppa su oltre 50.000 metri quadrati ed è stato progettato per ospitare fino a quattro unità logistiche indipendenti.

Pur con modalità e processi di sviluppo a volte differenti che interessano altre zone della provincia arrivando fino a Casale Monferrato e alle progettualità relative a insediamenti sia a ridosso del nucleo

urbano, sia in terreni attualmente in fase di riconversione urbanistica, il dato che emerge è quello di uno sviluppo non sempre coordinato, ma inarrestabile almeno alla luce delle attuali normative.

Lo sviluppo logistico ha bisogno di norme chiare, uguali per tutti, e di una coerente infrastrutturazione: la richiesta, dal mondo imprenditoriale, è sempre la stessa.

La provincia di Asti sta vivendo una analoga fase di forte espansione con lo sviluppo di nuove aree, in particolare quella nella frazione di Quarto dove è in progetto un polo logistico da 100.000 metri quadrati. L'inclusione di Asti e Villanova nella Zls 'Porto e Retroporto di Genova' dovrebbe essere destinata a facilitare gli insediamenti con percorsi burocratici agevolati. Il completamento dell'autostrada Asti - Cuneo ha finalmente segnato una svolta di questo territorio come snodo per il nord - ovest in grado di dare respiro anche a un'ampia porzione della provincia di Cuneo.

Il nodo centrale resta la reale capacità di connettere insediamenti e infrastrutture, assicurare tempi certi di percorrenza, garantire l'ottimizzazione dei processi e la conseguente competitività non di un polo, non di una città, bensì di un sistema che non può che svilupparsi sul modello di Rotterdam integrando porti, retroporti, centri intermodali fino al mondo dell'industria manifatturiera.

La riqualificazione dello scalo smistamento di Alessandria costituisce il perno del progetto di intermodalità e di contestuale trasformazione di una enorme porzione di terreno a ridosso dell'area urbana. Una parte dell'intervento è finanziata con risorse pubbliche e una parte con fondi privati attraverso lo strumento della finanza di progetto. Obiettivo è la valorizzazione di circa un milione di metri quadrati di aree di proprietà di Rfi, Fs Logistix e Trenitalia. Attraverso una gara pubblica, è stato selezionato il progetto vincitore X - Change realizzato da un gruppo di operatori con società capofila Valtidone Spa. Il team di progettisti coinvolge The Blossom Avenue, Carlo Ratti Associati e Land, architetti e pianificatori, insieme ad altri specialisti a supporto sui temi logistica, trasporti, sostenibilità, real estate.

Il progetto prevede la realizzazione di quattro aree, senza alcun consumo di suolo pubblico: l'hub delle merci, delle persone, della natura e dell'energia. La logistica delle merci copre circa 300.000 metri quadrati con oltre 15.000 dedicati ai servizi per gli autotrasportatori. Su circa 160.000 metri quadrati si sviluppa l'area destinata al polo dell'housing e a quello culturale, oltre a un campus universitario. Il tutto attraverso il recupero degli storici edifici che ospitavano le officine ferroviarie. L'hub energetico sarà caratterizzato da una tettoia (canopy) fotovoltaica lunga due chilometri in grado di produrre circa 16.000 Mwh all'anno.

Per la logistica delle merci sarà fondamentale la connessione con l'autostrada A26 Voltri - Sempione per consentire di trasformare l'hub ferroviario in un competitivo centro intermodale connesso ai porti

di Genova e Savona e collegato con la rete ferroviaria e stradale a sua volta connessa con tutte le reti del nord Italia.

Gli interventi in corso nelle aree portuali liguri sono determinanti per un autentico salto di qualità. Da settembre, per esempio, a Savona è attivo un nuovo servizio ferroviario dedicato al trasporto della loppa granulata dal porto allo stabilimento di Trino Vercellese di Buzzi Unicem (multinazionale del cemento con sede a Casale Monferrato) ed è stata completata la riorganizzazione del terminal But. I processi in corso avvengono nel contesto delle politiche di decarbonizzazione e ottimizzazione logistica che interessano il comparto portuale nazionale e in questo contesto Savona compie un passo significativo verso la promozione dell'intermodalità.

La situazione sul fronte del mare, però non è ancora ottimale. Il congestionamento della rete stradale, l'uso delle ferrovie sotto la soglia del 20%, l'intasamento dei varchi portuali e l'incertezza nei tempi logistici provocano una inefficienza del sistema logistico, la rigidità del sistema logistico portuale, una serie di extra costi e una conseguente scarsa competitività.

Sul fronte delle imprese emerge chiaramente la necessità di impostare la retroportualità sull'asse Genova Milano, ma sull'area triangolare Alessandria - Savona - Genova. Il mercato, infatti, si ripositiona dove l'ambiente socioeconomico e infrastrutturale è più efficiente e non è un caso che, seppure in mezzo a molte difficoltà e a volte a opere incompiute, l'Alessandrino sta ospitando nuovi impianti. Ma la richiesta di base è sempre la stessa: nuove infrastrutture efficienti.

Va ricordato che la regione Liguria è il territorio italiano in cui maggiore è l'incidenza del settore della Blue Economy rispetto al totale dell'economia regionale. Primeggia, infatti, al 9,1%, seguita con un importante distacco dalla Sardegna (5,7%) e dal Lazio (5,44%).

Il futuro è però rappresentato dai poli logistici che occupano meno spazio, sono interamente infrastrutturati e dotati di tutti i servizi, usano meno suolo e sono altamente competitivi. Ecco perché bisogna approcciarsi alla logistica in modo diverso, anche sul piano della sostenibilità con il fotovoltaico che dovrebbe essere uno standard per tutti.

4.2. La rete metropolitana torinese

A cura di Infra.To

Il sistema di trasporto rapido di Torino ha conosciuto una profonda evoluzione a partire dagli anni Duemila, segnando un passaggio decisivo verso un modello di mobilità più moderno, sostenibile e integrato. La realizzazione della Linea 1 della metropolitana, prima metropolitana automatica in Italia, ha rappresentato un punto di svolta per la città. Entrata in esercizio nel 2006, la linea è stata

progressivamente estesa nel corso degli anni, accompagnando la crescita urbana e rafforzando l'accessibilità di ampie porzioni del territorio cittadino e metropolitano.

Accanto alla metropolitana, Torino ha sviluppato un sistema articolato e complementare fondato sul Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), che connette la città con l'area metropolitana e regionale, e su una rete tranviaria di forza, nella quale la linea 4 ha dimostrato l'efficacia del trasporto su ferro anche in superficie. Questo insieme di infrastrutture ha consentito di costruire un sistema di mobilità pubblica competitivo, capace di rispondere a una domanda crescente di spostamenti sostenibili.

Oggi la città si trova in una nuova fase di sviluppo, caratterizzata dall'avvio della Linea 2 della metropolitana, che rappresenta il passo decisivo verso la costruzione di una vera rete metropolitana strutturata, in grado di sostenere le trasformazioni urbane, economiche e sociali dei prossimi decenni. Il soggetto concessionario della Linea 1 e responsabile della progettazione e realizzazione della linea 2 è Infra.To, una delle più importanti società pubbliche di livello europeo nel campo delle infrastrutture di trasporto che rappresenta un modello avanzato di governo pubblico dei processi complessi. Infra.To è interamente partecipata dalla Città di Torino, socio unico, ed è nata il 1° ottobre 2010 a seguito della scissione di un ramo d'azienda del Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., con l'obiettivo di dotare l'Amministrazione comunale di una struttura specializzata dedicata alla gestione, allo sviluppo e alla valorizzazione delle grandi infrastrutture di mobilità.

4.2.1. Linea 2 della metropolitana e sviluppo della rete

La Linea 2 della metropolitana di Torino costituisce uno degli interventi infrastrutturali più rilevanti attualmente in corso in Italia per dimensione economica, complessità tecnica e impatto urbano. L'opera prevede un investimento complessivo di circa 1,8 miliardi di euro ed è finanziata con risorse statali. In considerazione della sua rilevanza strategica, il Governo ha disposto la nomina di un Commissario Straordinario, nella persona del prof. ing. Bernardino Chiaia, con l'obiettivo di semplificare e accelerare i processi decisionali e attuativi, garantendo continuità, efficacia e rapidità nell'avanzamento dell'intervento.

Il tracciato della Linea 2 attraversa la città lungo un asse di rilevanza strategica, mettendo in relazione quartieri densamente abitati, poli universitari, aree produttive e ambiti interessati da importanti processi di trasformazione urbana. La linea è concepita come un'infrastruttura ad alta capacità, in grado di intercettare una domanda di mobilità strutturale oggi non pienamente soddisfatta dal sistema esistente, contribuendo in modo significativo al riequilibrio modale e al rafforzamento dell'accessibilità urbana.

Nel corso del 2025 si è resa necessaria una rimodulazione del progetto, determinata dall'incremento dei costi delle materie prime, riconducibile agli effetti della pandemia e alle persistenti tensioni

geopolitiche e ai conflitti in atto. Tale rimodulazione è stata finalizzata a ricondurre l'intervento entro il quadro economico disponibile, senza comprometterne gli obiettivi funzionali e strategici, attraverso una revisione mirata delle soluzioni progettuali e della scansione temporale delle opere.

In questo contesto, è stato previsto l'accorpamento della stazione Cimarosa alla stazione Corelli-Tabacchi, nonché la suddivisione della tratta in due lotti funzionali. Il primo lotto, fino a Porta Nuova, risulta immediatamente cantierabile, mentre il secondo lotto, da Porta Nuova al Politecnico, è stato configurato come opzionale, in attesa del reperimento di ulteriori finanziamenti. Questa impostazione ha consentito al Commissario Straordinario di bandire le prime gare e di avviare concretamente l'attuazione dell'opera, senza pregiudicarne il completamento complessivo nelle more dell'assegnazione delle risorse aggiuntive.

Parallelamente alla rimodulazione progettuale, sono state avviate le prime attività operative. In particolare, la gara per il sistema e i treni, del valore di circa 500 milioni di euro, è stata aggiudicata a Hitachi Rail, uno dei principali player internazionali nel settore del trasporto rapido di massa. L'affidamento a un operatore di primario standing garantisce l'adozione di soluzioni tecnologiche avanzate, elevati standard di affidabilità.

Sono state inoltre affidate le gare per i monitoraggi ambientali, a presidio delle fasi realizzative dell'opera e a tutela del delicato contesto urbano attraversato dal tracciato. Parallelamente, è stato lanciato un concorso internazionale di idee per l'architettura, il design e l'identità delle nuove stazioni della Linea 2, con l'obiettivo di promuovere una visione della metropolitana non solo trasportistica ma anche culturale e artistica. Il concorso intende valorizzare le stazioni come spazi pubblici di qualità, capaci di esprimere un'identità contemporanea, riconoscibile e coerente con il carattere della città, favorendo l'incontro tra architettura, arte, funzionalità e sostenibilità. In questa prospettiva, le stazioni sono concepite come luoghi di relazione e di trasformazione urbana, elementi attivi nel ridisegno dello spazio pubblico e nel rafforzamento del legame tra infrastruttura e città.

Nella primavera 2026 è previsto il lancio della gara per le opere civili, al termine della quale sarà possibile avviare i cantieri e dare finalmente concreta attuazione alla realizzazione della Linea 2 della metropolitana, segnando un passaggio decisivo per il futuro della mobilità torinese e per lo sviluppo urbano dell'area metropolitana.

4.2.2. Impatti economici, ambientali e sociali

Lo sviluppo della rete metropolitana, e in particolare la realizzazione della Linea 2, produce effetti strutturali sull'economia, sull'ambiente e sulla coesione sociale del territorio, già oggi misurabili grazie all'esperienza maturata con la Linea 1 della metropolitana.

Nel corso degli anni, la Linea 1 ha dimostrato in modo concreto la propria capacità di incidere sulla riduzione del traffico veicolare privato. Gli studi e le analisi condotte evidenziano una diminuzione complessiva del traffico lungo il corridoio servito pari a circa il 13%, con punte che raggiungono il 40% e oltre su alcune direttrici urbane particolarmente congestionate, come corso Francia. A fronte di questi risultati, la Linea 1 registra oggi una media di circa 155.000 passeggeri al giorno feriale e un incremento significativo dei volumi di traffico trasportato nel tempo, confermando il ruolo della metropolitana come infrastruttura portante della mobilità urbana.

Questi effetti positivi costituiscono un riferimento fondamentale anche per la Linea 2. Le stime di domanda indicano che, nella configurazione iniziale, la nuova linea potrà attrarre oltre 110.000 passeggeri al giorno, con una crescita progressiva fino a circa 280.000 passeggeri giornalieri a regime, una volta completati gli sviluppi futuri della rete. In termini di impatto sulla mobilità privata, l'entrata in esercizio della Linea 2 è attesa produrre una riduzione del traffico automobilistico superiore al 10%, con benefici significativi in termini di fluidificazione della circolazione, riduzione dei tempi di spostamento e miglioramento della qualità dell'aria.

Dal punto di vista economico e territoriale, la metropolitana rappresenta un potente fattore di attrattività e di valorizzazione urbana. Mentre con la linea 1 si sono potuti verificare grandi trasformazioni urbane, con nuovi insediamenti residenziali, la crescita dell'università con il campus di Grugliasco e il nuovo polo dell'educazione all'interno del parco della Certosa di Collegno, la linea 2 andrà a investire un intero quartiere oggi in sofferenza, ma con grandi possibilità di crescita e rigenerazione urbana. L'area nord della città presenta infatti elevate potenzialità di sviluppo grazie alla presenza di importanti siti oggi in stato di abbandono ma oggetto di progetti di riqualificazione, come l'ex trincerone ferroviario, l'area Gondrand, l'ex scalo Vanchiglia e la Manifattura Tabacchi. A questo si aggiunge la presenza già consolidata del Campus Einaudi, importante polo universitario torinese, l'ospedale San Giovanni Bosco e la possibilità di creare nuovi insediamenti residenziali e imprenditoriali che potranno beneficiare di una migliore accessibilità e di una connessione più efficiente con il resto della città e con l'area metropolitana.

Sotto il profilo ambientale, la metropolitana costituisce uno strumento centrale per la decarbonizzazione dei trasporti. Il trasferimento modale dall'auto privata al trasporto pubblico su ferro consente una riduzione significativa delle emissioni climalteranti, dell'inquinamento atmosferico e dell'impatto acustico, contribuendo in modo concreto agli obiettivi di sostenibilità e di transizione ecologica.

Sul piano sociale, infine, la rete metropolitana favorisce una maggiore equità nell'accesso alla città e ai servizi, migliorando la connessione tra quartieri, luoghi di studio e di lavoro e rafforzando la coesione

urbana. La metropolitana diventa così un'infrastruttura con capacità di generare un movimento rigenerativo e trasformativo, capace di incidere positivamente sulla qualità della vita dei cittadini.

4.2.3. Criticità e fabbisogni

La realizzazione di grandi opere infrastrutturali, come la Linea 2 della metropolitana, si inserisce in un quadro nazionale articolato che richiede, sin dalle fasi iniziali, un'attenta e costante attività di coordinamento tra i diversi livelli istituzionali, in particolare per il reperimento delle risorse finanziarie e per il completamento dei procedimenti autorizzativi necessari all'avvio dell'intervento. Anche nelle fasi successive, l'attuazione dell'opera si confronta con variabili esogene difficilmente prevedibili - i cosiddetti "cigni neri" - quali l'aumento dei costi delle materie prime dovuto a fattori esterni come conflitti geopolitici o emergenze sanitarie, che impongono un costante presidio del quadro economico al fine di salvaguardare l'equilibrio finanziario complessivo dell'opera.

Un aspetto di particolare rilievo riguarda lo stato di salute del settore delle imprese edili, che negli ultimi anni evidenzia crescenti elementi di fragilità. Le difficoltà economico-finanziarie delle imprese impegnate nella realizzazione di grandi infrastrutture possono determinare rallentamenti nell'esecuzione dei lavori, l'insorgere di contenziosi o, nei casi più gravi, situazioni di crisi e fallimento, con ricadute dirette sulle stazioni appaltanti. Tali evenienze comportano un allungamento dei tempi di realizzazione, un aumento dei costi e una maggiore complessità nella gestione contrattuale, rendendo necessario un rafforzamento delle attività di presidio, monitoraggio e controllo.

In questo quadro, assume un ruolo centrale la capacità della stazione appaltante di adottare un approccio anticipatorio dei problemi già nelle fasi di gara. È fondamentale prevedere nei documenti di gara tutte le soluzioni di aggiornamento tecnologico praticabili, da porre a carico dell'Appaltatore, al fine di scongiurare il rischio di obsolescenza dei sistemi proposti in fase progettuale. Contestualmente, è necessario individuare soluzioni tecniche in grado di garantire sistemi tecnologici, come il sistema di guida autonoma dei treni, il più possibile aperti, capaci di stimolare nel tempo la concorrenza tra gli operatori, assicurare potenziali vantaggi economici e limitare il fenomeno del lock-in tecnologico.

Infine, oltre alle tradizionali garanzie relative ai lavori eseguiti, risulta essenziale definire con chiarezza gli obblighi manutentivi in capo all'Appaltatore. Qualora tali obblighi siano previsti per un periodo sufficientemente lungo – ed eventualmente con un'intensità decrescente nel tempo – essi possono garantire al proprietario dell'infrastruttura e al Concessionario un'opera sicura, efficiente e funzionale nel lungo periodo, contribuendo al contempo alla continuità e alla qualità del servizio pubblico.

4.2.4. Priorità strategiche

Tra le priorità strategiche della Città di Torino, il completamento e il potenziamento del sistema di trasporto rapido di massa rivestono un ruolo centrale. In tale ambito, assume carattere prioritario il completamento della Linea 2 della metropolitana lungo l'asse sud, verso l'area di Orbassano, considerata strategica sia in relazione alla domanda di mobilità sia per le prospettive di sviluppo urbano e territoriale. La Linea 2 è concepita non come un'infrastruttura isolata, ma come l'ossatura di un sistema strutturato e integrato, destinato a evolversi nel tempo attraverso ulteriori sviluppi futuri verso San Mauro e verso Orbassano, in grado di ampliare il bacino di utenza e rafforzare l'integrazione metropolitana.

Parallelamente, riveste un rilievo strategico il completamento e il prolungamento della Linea 1 della metropolitana, al fine di rafforzarne il ruolo di asse portante della mobilità urbana. A ovest, il prolungamento verso Rivoli e verso l'imbocco dell'autostrada A32 costituisce un intervento prioritario per intercettare i flussi di traffico provenienti dall'area metropolitana e dal territorio valsusino, favorendo un significativo trasferimento modale dall'auto privata al trasporto pubblico. A sud, il completamento della linea fino alla tangenziale, con il collegamento a un grande parcheggio di interscambio in corrispondenza dell'uscita di Debouchy, consente di consolidare la funzione della metropolitana quale infrastruttura di accesso alla città e strumento di regolazione dei flussi veicolari.

Il completamento del sistema di trasporto rapido di massa torinese richiede inoltre la realizzazione di un ulteriore tassello strategico, già finanziato con 221 milioni di euro, rappresentato dal collegamento della linea tranviaria 12 tra l'Allianz Stadium e il centro storico. L'intervento prevede il riutilizzo dell'ex trincea ferroviaria della linea Torino-Ceres e della trincea di via Saint Bon, configurando un'infrastruttura a tutti gli effetti assimilabile a una metropolitana, sviluppata su un tracciato interamente interrato e protetto. La linea 12 si inserisce così pienamente nel sistema di trasporto rapido di massa, contribuendo ad ampliare la copertura territoriale e a rafforzare la capacità complessiva del servizio.

Il quadro degli interventi si completa con il passante ferroviario, la cui piena funzionalità è strettamente connessa alla messa in esercizio delle nuove stazioni di Dora e Zappata. L'integrazione tra metropolitana, tranvia a caratteristiche metropolitane e sistema ferroviario urbano consente di definire un assetto organico e coerente del trasporto pubblico torinese, in grado di rispondere in modo strutturale alle esigenze di mobilità della città e dell'area metropolitana, rafforzandone l'efficienza, l'accessibilità e la competitività complessiva.

4.3. Il sistema formativo delle accademie di filiera

A cura di Claudio Daniele, Direttore Accademia Logistica Regione Piemonte

4.3.1. Le accademie di filiera della Regione Piemonte: opportunità formative al servizio delle imprese del territorio

Dal 2022 la Regione Piemonte ha avviato la sperimentazione di uno strumento innovativo di riqualificazione della forza lavoro piemontese per specializzare o riqualificare i lavoratori occupati e per inserire nuovi lavoratori in impresa.

Con questo strumento di finanziamento si è inaugurato un nuovo modello didattico-organizzativo che, prevedendo l'integrazione tra il sistema formativo regionale e il mondo delle imprese, è in grado di potenziare l'offerta formativa pubblica e rispondere meglio ai fabbisogni formativi espressi dalle imprese.

L' "Accademia di filiera" è una rete stabile, aperta, composta da agenzie formative, imprese con capacità formativa specifica ed eventuali altri soggetti specializzati in un dato ambito tecnologico (filiera economica) che, avvalendosi delle risorse umane, strutturali e tecnologiche dei soggetti componenti, progetta e realizza percorsi formativi.

Partecipano infatti alla rete dei partners oltre alle imprese ed alle agenzie formative le associazioni datoriali e sindacali, il mondo accademico (Università o Politecnico), centri di ricerca, poli di innovazione, competer center, fondazioni ITS, altri soggetti.

Le **Accademie di filiera** del Piemonte sono 11:

- Accademia per la Mobilità integrata
- Accademia per il Tessile abbigliamento moda e green jobs
- Agrifood
- Costruzioni, infrastrutture e manutenzione del territorio orientate alla sostenibilità
- Sistemi della logistica, a valore aggiunto e per l'e-commerce
- Turismo (servizi, ristorazione, ospitalità, artigianato) e montagna
- Commercio e artigianato di servizio
- Tecnologie informatiche e digitali
- Manifattura avanzata
- Chimica, farmaceutica e biotech
- Welfare, coesione e innovazione sociale

Attività finanziate:

- attività di formazione rivolte a occupati nelle imprese della filiera di riferimento dell'Accademia;

- attività di formazione rivolta a disoccupati/inoccupati, con l'obiettivo di adeguare le competenze possedute a quelle richieste, per un loro inserimento lavorativo;
- azioni di sistema attuate dalle Academy e orientate allo sviluppo, consolidamento e diffusione del modello organizzativo "Accademie di filiera del Piemonte" a supporto degli interventi rivolti all'utenza e all'animazione territoriale.

Alcuni numeri (fonte: Regione Piemonte) sottolineano l'importanza delle filiere nel primo quadriennio di attività:

- 1.806 corsi
- 10.578 allievi per cui è stata richiesta la formazione
- 439.132 ore di formazione
- € 10.542.943,80 di finanziamento pubblico
- 1.484 committenti di cui:
 - 580 micro imprese
 - 492 piccole imprese
 - 242 medie imprese
 - 170 grandi imprese

4.3.2. L'accademia logistica Piemonte: una risposta ai fabbisogni formativi specifici della filiera

L'accademia per i sistemi della logistica, a valore aggiunto e per l'e-commerce, opera in uno scenario nel quale il Piemonte sta diventando un hub logistico centrale per il nord-ovest: un territorio soggetto a molteplici trasformazioni dominate dall'aumento del valore aggiunto degli investimenti nel trasporto merci e dall'aumento repentino degli investimenti e dei volumi nella logistica.

Il territorio piemontese non è solo caratterizzato dai grandi poli logistici (CIM a Novara, Interporto SITO ad Orbassano, retroporto di Rivalta Scrivia) ma anche da circa 30 piattaforme e poli logistici minori, con un fitto tessuto imprenditoriale, caratterizzato da una percentuale elevata di occupati.

I dati dimostrano che la filiera logistica sta diventando strategica per il territorio di riferimento in termini di ricchezza prodotta e di occupazione ad essa collegata. Oltre agli operatori logistici classici occorre considerare il peso che l'intralogistica sta sempre più assumendo in questo contesto.

La filiera richiede sempre maggiore efficienza gestionale affiancata dallo sviluppo di competenze del capitale umano. È in questa direzione che si colloca il lavoro dell'Accademia Logistica Piemonte, nata tre anni fa come una delle 11 accademie di filiera volute dalla Regione Piemonte.

Forte di un partenariato consistente, composto da imprese di settore, agenzie formative, associazioni datoriali, Università del Piemonte Orientale ed altri soggetti specifici qualificanti la filiera, l'Accademia è dotata di una governance specifica con un'agenzia formativa capofila, un Consiglio di Indirizzo ed un Comitato Tecnico Scientifico atti a gestire l'insieme delle azioni a beneficio delle imprese stesse.

L'accademia conduce tre azioni fondamentali:

- ✓ La promozione del modello organizzativo attraverso azioni di sistema a livello territoriale, in primis la partecipazione ad eventi dedicati
- ✓ Il lavoro sull'individuazione dei fabbisogni formativi emergenti per le imprese, con il contributo del CTS
- ✓ La gestione dei percorsi formativi, sia per gli occupati delle imprese del settore che per i disoccupati.

Per quanto riguarda l'erogazione dei percorsi formativi l'accademia ha attivato circa 70 corsi nel triennio 2023-2025 su tutto il territorio piemontese, per un totale di circa 2000 ore corso con il coinvolgimento di circa 400 allievi, con forte prevalenza di lavoratori occupati. La tipologia di corso maggiormente prescelta è un'azione formativa caratterizzata da un numero di ore contenuto (40 ore in media a corso) con la scelta del piccolo gruppo di allievi in formazione (5).

Oltre a fruire della formazione, le imprese del partenariato sono coinvolte principalmente:

- nell'espressione dei fabbisogni
- nella collaborazione alla progettazione dei corsi
- nella selezione degli allievi
- nell'utilizzo delle proprie risorse materiali e immateriali, umane e strumentali

La possibilità di servirsi anche di personale dipendente dell'azienda in qualità di docente, di essere sede l'azienda stessa del luogo di formazione, con utilizzo per la didattica delle sue attrezzature ed il piccolo gruppo di allievi in formazione risultano caratteristiche distintive della didattica che permettono risultati e ricadute efficaci della formazione.

Rispetto agli ambiti formativi sino ad ora prescelti dalle imprese assistiamo ad una gamma variegata di contenuti che mirano al conferimento sia di competenze tecniche specifiche caratterizzanti la filiera piuttosto che competenze trasversali mirate al potenziamento delle soft skills.

Possiamo raggruppare le azioni formative nei seguenti ambiti:

- *Servizi d'impresa e gestionali caratteristici della filiera logistica*
- *Processi organizzativi e aziendali*
- *Sostenibilità e gestione ambientale*

- *Tecnologie informatiche e digitali*
- *Comunicazione e potenziamento delle soft-skill*

È interessante notare come la richiesta di percorsi formativi avvenga non solo da aziende partner dell'accademia in sede di atto costitutivo del raggruppamento temporaneo di scopo ma sempre più da aziende "beneficiarie" non aderenti al partenariato, poiché la misura lo consente. Un segnale di quanto la "disseminazione" dello strumento formativo si stia consolidando.

Altro dato interessante è costituito dalla distribuzione delle imprese che richiedono interventi formativi su tutto il territorio piemontese, con la copertura quindi dei diversi quadranti (dal torinese, all'alessandrino, al novarese ed al cuneese)

La scelta delle imprese della filiera di aderire a questo strumento innovativo può quindi rappresentare una leva strategica atta a favorire il consolidamento di competenze anche di tipo innovativo all'interno di uno scenario in profonda trasformazione.

Per approfondimenti sull'Accademia Logistica Piemonte, clicca qui:
<https://www.confindustria.piemonte.it/comunicazione/eventi/item/911-infrastrutture-e-logistica-necessita-strategica-per-la-competitivita-di-territori-e-imprese>

5. A CHE PUNTO SIAMO

5.1. ARTICOLAZIONE DELLE OPERE PER TERRITORIO

Di seguito si riporta la mappa delle 71 opere monitorate articolate per macro-aree.

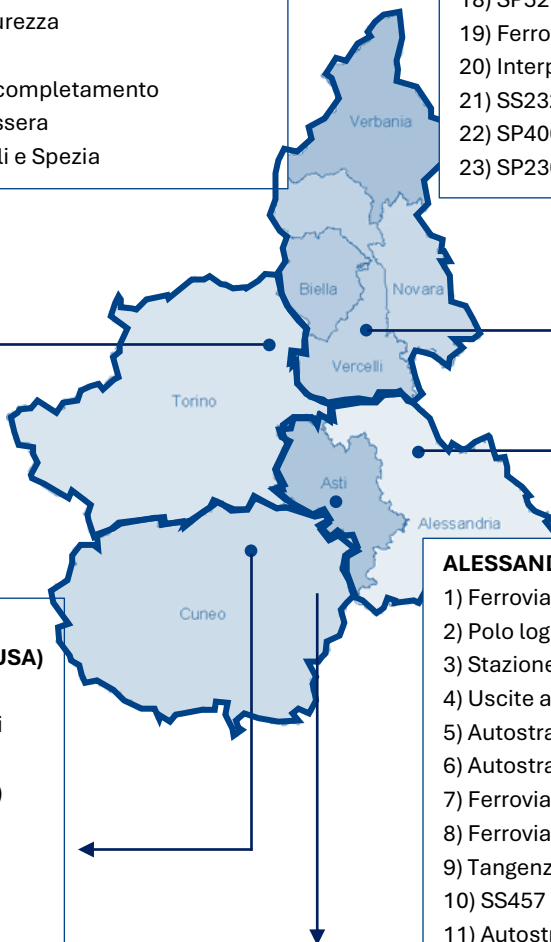
LE OPERE MONITORATE

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 (**CONCLUSA**)
- 12) Interporto di Torino S.I.TO. Spa: potenziamento (**CONCLUSA**)
- 13) Autostrada Ferroviaria Alpina
- 14) Ferrovia Canavesana: elettrificazione
- 15) Ferrovia Torino- Ceres: messa in sicurezza
- 16) SP565: rifacimento Ponte Preti
- 17) SP460 Lombardore- Front- Busano: completamento
- 18) Nodo di Torino: rotatoria P.zza Baldissera
- 19) Nodo di Torino: sottopassi Maroncelli e Spezia

BIELLA-NOVARA-VERBANO CUSIO OSSOLA-VERCELLI

- 1) Ferrovia Biella- Novara: elettrificazione
- 2) Ferrovia Novara-MXP-Seregno: variante Galliate
- 3) Interporto Novara C.I.M. Spa: potenziamento
- 4) Nodo ferroviario di Novara
- 5) Tangenziale di Romagnano (**CONCLUSA**)
- 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: iter 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



CUNEO

- 1) Autostrada A33 Asti-Cuneo (**CONCLUSA**)
- 2) Ferrovia Fossano-Cuneo: raddoppio
- 3) Ferrovia Torino-Savona: adeguamenti
- 4) Tangenziale di Cuneo
- 5) Tangenziale di Fossano (**CONCLUSA**)
- 6) Traforo Armo-Cantarana
- 7) Traforo del Tenda (**CONCLUSA**)
- 8) Variante di Demonte
- 9) SP662: raccordo con la A6 e Levaldigi

ALESSANDRIA-ASTI

- 1) Ferrovia Torino-Alessandria-Tortona: adeguamento
- 2) Polo logistico alessandrino e Alessandria Smistamento
- 3) Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia (**CONCLUSA**)
- 4) Uscite autostradali per traffico pesante lungo la A7
- 5) Autostrada Predosa-Carcare-Albenga
- 6) Autostrada A33 Asti-Cuneo (**CONCLUSA**)
- 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
- 14) Nuovo casello autostradale a Predosa **NEW**
- 15) Collegamento stradale Albenga-Altare **NEW**

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 2025 per ciascun sistema infrastrutturale

5.1.1. IL CORRIDOIO TEN-T MEDITERRANEO

- **LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE**

La Torino-Lione è la linea ferroviaria per merci e passeggeri che rappresenta uno dei principali progetti transfrontalieri del Corridoio Europeo TEN-T Mediterraneo, che si sviluppa per 3.000 km connettendo, da Est a Ovest, 7 corridoi Ue. La linea si estende per 270 km di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia e l'elemento principale dell'opera è il tunnel di base del Moncenisio, la più lunga e profonda galleria ferroviaria mai costruita. La nuova opera consentirà di togliere dalle strade oltre 1 milione di camion all'anno e di ridurre le emissioni con 1 milione in meno di tonnellate di CO2 all'anno.

Il progetto si compone di tre parti:

- la tratta transfrontaliera che ha una lunghezza totale di 65 km e include il tunnel di base del Moncenisio di 57,5 km (la cui costruzione è in capo a Telt) e le stazioni internazionali di Susa e St-Jean de Maurienne;
- 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.

TRATTA TRANSFRONTALIERA

Nel 2025 i lavori di realizzazione della tratta transfrontaliera hanno visto un'accelerazione significativa con il passaggio ad una piena operatività dei cantieri di scavo: a fine 2025 tra Francia e Italia sono attivi 11 cantieri, sono stati aggiudicati tutti gli appalti civili per il tunnel di base ed è stato scavato oltre il 28% del totale delle gallerie previste per l'intera infrastruttura (46 km, di gallerie già scavate, di cui circa 20 km di tunnel di base) su 164 km complessivi.

Ad aprile 2025 è stata battezzata la prima delle sette frese che scaveranno i 9 km del tunnel di base tra Saint-Martin-La-Porte e La Praz, in Francia, con un avanzamento che va dai 300 ai 450 metri al mese.

Il 18 ottobre 2025 è iniziato lo scavo dell'ultimo dei quattro pozzi di ventilazione del tunnel di base utilizzando una Raise Boring Machine con un ritmo di avanzamento di circa 7,7 m/giorno.

- **Tratta transfrontaliera su territorio italiano:** sul versante italiano il cantiere principale è quello di Chiomonte, punto di accesso al tunnel di base, in cui è proseguito il completamento e la messa a regime delle infrastrutture di cantiere, indispensabili per sostenere lo scavo meccanizzato delle canne principali del tunnel. Inoltre, sono terminate le demolizioni della

soletta del piazzale esistente, necessarie per realizzare il prolungamento della paratia berlinese e il ribassamento del suolo necessario all'avvio dello scavo in tradizionale della tratta iniziale della galleria Maddalena 2. Nel corso dell'anno si è anche consolidata la piena funzionalità dello svincolo autostradale di cantiere sull'A32, elemento strategico per la logistica dei materiali e per la separazione dei flussi di traffico ordinario e di cantiere, riducendo così l'impatto sulla viabilità locale.

Sono proseguite le attività legate alla gestione e valorizzazione dei materiali di scavo sui siti italiani di Salbertrand e Torrazza Piemonte, che sono stati progressivamente attrezzati per ricevere, trattare e riutilizzare le terre e rocce provenienti dallo scavo, in coerenza con i criteri di economia circolare e con le prescrizioni ambientali approvate a livello europeo e nazionale.

Sul sito di Salbertrand (CO10) sono stati realizzati i pali di fondazione del nuovo ponte sulla Dora Riparia e stanno iniziando le elevazioni sulle due spalle. Nell'area del futuro cantiere del tunnel dell'interconnessione (CO1), nella tratta di innesto con la linea storica e la stazione ferroviaria di Bussoleno, sono stati realizzati sulle due sponde del fiume Dora i quattro piezometri previsti dal Piano di Monitoraggio Ambientale per il monitoraggio delle acque.

- **Tratta transfrontaliera su territorio francese:** a Saint-Jean-de-Maurienne (CO9) è in corso la posa delle lunghe rotaie saldate dei quattro binari principali e di precedenza, con avvio della procedura di gara per la nuova stazione internazionale. A Saint-Julien-Montdenis (CO8) si sta procedendo con il rivestimento definitivo della canna sud del tunnel francese in corso, con scavo tradizionale sulle due canne e avvio dello scavo del 10° ramo di comunicazione tra le gallerie. A Saint-Martin-la-Porte (CO7) la TBM Viviana è in fase di "apprendimento" (taratura e rodaggio) con circa 3 m/giorno di scavo; altri fronti tradizionali procedono a circa 1,2 m/giorno. A La Praz (CO6) proseguono gli scavi a specchio nelle gallerie logistiche con oltre 1.000 metri di volata raggiunti e a Villarodin-Bourget (CO5) è in corso l'attrezzaggio della caverna in vista del montaggio della prima TBM e già oltre 1 km di gallerie tra base tunnel e logistica completato.

Dal punto di vista economico nel 2025 si è rafforzato il quadro istituzionale e finanziario a sostegno dell'opera: la Torino-Lione rimane una delle opere prioritarie della rete centrale TEN-T, e la Decisione di Esecuzione (UE) 2025/1715 (30 luglio 2025) ha sottolineato che i fondi europei sono legati al rispetto del cronoprogramma, elemento che riduce il rischio di rallentamenti nell'avanzamento dei lavori. Per effetto di questo atto per la prima volta tutte le tratte del progetto – sia quelle nazionali di accesso, sia quella transfrontaliera - sono ammissibili al finanziamento dell'UE e risorse europee coprirebbero fino al 55% i costi della galleria di base e fino al 50% quelli per le linee ferroviarie di accesso in entrambi i Paesi.

Per quanto riguarda il resto dei lavori:

- A marzo, sarà collaudata in officina la prima delle due frese che scaverà su territorio italiano
- Nelle prossime settimane sarà varato lo svincolo autostradale a servizio del cantiere

Per quanto riguarda il resto degli appalti:

- è in pieno svolgimento la gara per la realizzazione del tunnel di interconnessione Susa-Bussoleno che collegherà i binari della sezione transfrontaliera con la linea storica;
- è stato lanciato il bando di gara per il tratto di linea tra l'imbocco del tunnel di base a Susa e la galleria di interconnessione con la linea storica a Bussoleno, che prevede i binari della nuova linea (valore stimato di 165 milioni di euro); manifestazioni di interesse entro il 28 aprile 2025;
- nel 2022 è stato lanciato l'appalto degli impianti tecnologici che sarà aggiudicato nel 2027 con l'obiettivo di mettere l'opera in esercizio nel 2033;
- nei prossimi mesi sarà lanciato il bando per i lavori della Stazione internazionale di Susa

Per quanto riguarda le criticità, per la sola sezione transfrontaliera il costo aggiornato è di 11,1 miliardi di euro (valuta 2012), in aumento rispetto al costo certificato nel 2015 sulla base del progetto definitivo. Il promotore pubblico TELT ha presentato l'attualizzazione del costo che si basa sulla considerazione di tre fattori principali, la maggior parte dei quali esterni, che hanno impattato in modo strutturale sull'avanzamento dei cantieri a partire dal 2015.

- 1) La volatilità del contesto macroeconomico degli ultimi quattro anni. La pandemia di Covid-19 e il conflitto in Ucraina, in particolare, hanno comportato la necessità di tenere conto di costi supplementari, nonché di ritardi che possono arrivare fino a 12 mesi in alcuni cantieri.
- 2) Esplosione della domanda nel settore dei lavori pubblici in Italia e in Francia, che ha determinato un divario tra le stime iniziali e le offerte effettivamente presentate dai raggruppamenti di imprese per i lavori del tunnel di base.
- 3) Vincoli geologici legati alla complessità tecnica dell'opera. Durante lo scavo dei quattro pozzi di ventilazione di Avrieux, in Francia, sono state riscontrate difficoltà tecniche non prevedibili che hanno comportato ritardi e costi aggiuntivi, integrati nella valutazione finanziaria e nel calendario del progetto.

Per la tratta nazionale Avigliana–Orbassano, in sede parlamentare viene richiamato l'aggiornamento del costo stimato a circa 2,9 miliardi di euro rispetto ai 1,7 miliardi originari, con impatto sul quadro economico complessivo delle tratte di accesso italiane.

Il dibattito pubblico resta poi molto acceso: comitati No TAV, realtà locali e parte del mondo accademico contestano l'aumento dei costi stimati, i tempi di ritorno dell'investimento e l'effettivo fabbisogno di traffico, ipotizzando benefici spostati oltre il 2035–2040; queste posizioni si

contrappongono alle valutazioni positive di UE, Governi e promotori sull'importanza strategica del Corridoio. La Decisione di Esecuzione UE del 2025 introduce un calendario stringente per tutte le componenti della nuova linea, rendendo il rispetto dei tempi un elemento critico ai fini del mantenimento del cofinanziamento europeo. Sul fronte ambientale e sanitario, i dati diffusi nel 2025 dalla Regione Piemonte indicano per la Val di Susa uno stato di salute in linea con quello del resto della provincia, senza variazioni attribuibili alla presenza dei cantieri.

TRATTA NAZIONALE ITALIANA (Torino-Bussoleno)

La realizzazione della tratta italiana prevede:

- la realizzazione della nuova linea in variante Avigliana-Orbassano, inclusi gli interventi di adeguamento allo scalo di Orbassano conseguenti all'ingresso della nuova linea;
- l'adeguamento della linea storica Avigliana-Bussoleno.

- **Realizzazione della nuova linea in variante Avigliana-Orbassano**

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea in variante, lunga complessivamente 24 km fino allo scalo merci di Orbassano. Il tracciato si snoderà attraverso una galleria naturale, lunga 8 km al di sotto della Collina Morenica per proseguire poi con una galleria artificiale di circa 4 km. La linea terminerà con un tratto allo scoperto di ingresso e attraversamento dello scalo di Orbassano per poi congiungersi alla linea esistente di accesso al nodo di Torino. La realizzazione della nuova linea consentirà:

- l'incremento complessivo di capacità passando da 10 treni/ ora/ direzione dell'attuale linea a 20 treni/ ora/ direzione sul complesso delle due linee;
- miglioramento della regolarità della circolazione attraverso la specializzazione dei traffici sulle due linee;
- riduzione dei tempi di percorrenza per i treni a lunga percorrenza che percorreranno la nuova linea;
- possibilità di gestire treni di lunghezza fino a 750 m nell'impianto di Torino Orbassano.

Il 1°/04/2025 è stato approvato il progetto definitivo e nel 2025 si è completato l'iter autorizzativo che va avanti con la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (l'iter è stato avviato al MASE il 2/12/25). L'11 febbraio 2026 si è tenuta la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo della "Tratta Avigliana – Orbassano dell'Asse ferroviario Torino-Lione". Il costo aggiornato dell'intera opera è di circa 3 miliardi di euro di cui finanziati 827 milioni di euro.

A conclusione della procedura, RFI avvierà il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori: l'aggiudicazione dovrebbe concludersi entro il primo semestre del 2026 con l'avvio dei lavori previsto entro il 2027 e la fine nel 2033, in concomitanza con l'attivazione della tratta transfrontaliera e il tunnel di base del Moncenisio. Per quanto riguarda le opere relative all'estensione dell'ACC nello scalo di Orbassano è in corso la verifica del progetto ai fini della validazione. Il costo ammonta a 2,9 miliardi di euro, di cui finanziati 827,43 milioni di euro.

- **Scalo di Orbassano**

Nella fase 1 sono previsti i lavori funzionali all'attivazione della nuova linea SFM5 attestata a S. Luigi di Orbassano, comprendenti altresì le prime opere di rifunzionalizzazione dello scalo, coerenti con il PRG complessivo dell'impianto. Nell'ambito di tali interventi verrà realizzato un nuovo ACC in sostituzione dell'attuale ACEI sul Fascio Sud. La fase successiva prevedrà il PRG di Orbassano contestuale alla nuova tratta Avigliana-Orbassano, con rivisitazione dei fasci e adeguamento a modulo con nuovi binari a 750m (Fascio Francia). Questi interventi consentiranno:

- l'efficientamento e potenziamento dello scalo con il miglioramento delle capacità dei binari del Fascio container;
- il potenziamento dei collegamenti all'interno dello scalo, in coerenza con il PRG complessivo dell'impianto e l'assetto futuro connesso al potenziamento della Torino-Lione.

Il 29/05/25 è avvenuta la consegna totale dei lavori attualmente in corso. In merito alla realizzazione dell'ACC di Orbassano a marzo 2025 sono stati consegnati i lavori, attualmente in corso e inseriti nel PNRR.

I costi totali per la fase 1 ammontano a 72,25 milioni di euro, interamente reperiti e l'attivazione avverrà nel 2026 per fasi.

- **Adeguamento della linea storica Avigliana-Bussoleno**

Per quanto riguarda la linea storica da Bussoleno ad Avigliana, il progetto prevede i seguenti interventi:

1. installazione dell'ERTMS (European Rail Traffic Management System), il sistema di segnalamento che garantirà più elevate prestazioni alla circolazione ferroviaria con contestuale realizzazione dell'ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) della tratta Bussoleno-Avigliana;
2. soppressione di due passaggi a livello nel comune di Borgone;

3. adeguamento alle specifiche di interoperabilità STI PRM - Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) per le Persone a Ridotta Mobilità (PRM) - delle fermate Sant'Ambrogio, Borgone e Bruzolo;
4. realizzazione delle precedenze di modulo 750 m con la realizzazione di due Posti di Movimento;
5. adeguamento del sistema Energia con la realizzazione di due nuove Sottostazioni elettriche (SSE) ad Avigliana e Borgone;
6. realizzazione di un elettrodotto interrato per il collegamento della sottostazione di La Maddalena alla SSE di RFI di Chiomonte;
7. risanamento acustico di tutta la tratta;
8. rinnovo Treni elettrici con adeguamento della linea di contatto.

Avanzamento 2025 e prossimi step

1. Sono in corso i lavori nell'ambito dell'attrezzaggio ERTMS, mentre per gli interventi di armamento e TE è in corso la Progettazione Esecutiva;
2. In corso l'iter autorizzativo;
3. Lavori in corso;
4. È in corso il PFTE per iter;
- 5., 6. Il 15/09/2025 è stato stipulato il contratto d'appalto. In corso la Progettazione Esecutiva;
7. In corso la progettazione avviata a giugno 2024;
8. Attività propedeutiche per l'avvio dell'adeguamento del progetto definitivo.

I costi di adeguamento ammontano a 249,7 milioni di euro per la realizzazione degli interventi 1, 2, 3, 5 e 6 di cui disponibili 129,9 milioni. L'attivazione è prevista per fasi tra il 2027 e il 2029.

TRATTA NAZIONALE FRANCESE

Sulla tratta francese, che va da Lione a Saint-Jean-de-Maurienne, nel 2025 si è entrati in una fase di progettazione e SNCF Réseau ha avviato le studi/progettazioni di “avant-projet détaillé” con un orizzonte pluriennale: è questo il passaggio che, in termini di maturità progettuale, consente di arrivare a un tracciato tecnicamente stabilizzato, a stime costi/benefici più robuste e alla successiva sequenza autorizzativa e realizzativa grazie alla Decisione di Esecuzione di luglio 2025, passaggio che riduce il rischio che la Francia arrivi “in ritardo” rispetto alla disponibilità del tunnel.

- **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 collegamento ferroviario è lungo 175 km nasce nel 2001 con l'obiettivo di trovare soluzioni di trasporto più sicure, soprattutto per le merci pericolose, alternative rispetto al tunnel stradale del Frejus e sostenibili rispetto alla strada.

Nel 2025 è stato aggiornato il bilancio ventennale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina: oltre 500.000 semirimorchi trasportati, con più di 2,3 miliardi di tonnellate*km di merce, e un risparmio di costi esterni (ambiente, incidentalità, congestione) stimato in circa 419 milioni di euro, a fronte di contributi complessivi riconosciuti da Italia e Francia pari a circa 195,7 milioni di euro. Un bilancio socio-economico complessivamente positivo, con benefici esterni stimati più che doppi rispetto ai contributi versati.

Il 21 aprile 2025 l'AFA ha sospeso le attività e comunicato la cessazione del servizio per mancanza di finanziamenti da parte dei Governi italiano e francese, dopo l'interruzione del traffico dovuta a problemi finanziari e alla frana del 2023 nella Maurienne.

Nel mese di giugno durante la Commissione Intergovernativa, i due Ministeri, italiano e francese, hanno raggiunto un accordo sulle modalità di finanziamento, circa 5 milioni di euro (2,5 per ciascuno Stato), con l'obiettivo di far ripartire il servizio di autostrada ferroviaria alpina entro l'autunno.

Gli stessi Ministeri hanno notificato alla CE la richiesta di autorizzazione per l'erogazione dei suddetti contributi. Autorizzazione che ad oggi non è ancora pervenuta.

A livello nazionale, numerose iniziative politiche e parlamentari del 2025 hanno richiamato la necessità di definire con chiarezza i contenuti tecnici del servizio (frequenze, capacità, standard di sagoma e interoperabilità con la futura linea AV/AC) in coerenza con il cronoprogramma per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione.

L'iter per la riapertura si sarebbe dovuto concludere ad ottobre 2025, ma il via libera non è arrivato e ancora oggi manca un'indicazione sulla data di riapertura del servizio.

- **TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS**

La realizzazione della nuova galleria autostradale del Frejus ha previsto l'esecuzione di una 2° canna veicolare, parallela a quella esistente, collegate da una serie di connessioni sia pedonali (rifugi) sia veicolari (by-pass). Inizialmente nata come canna di sicurezza (quindi destinata al passaggio dei soli mezzi di soccorso) è stata poi aperta al traffico veicolare unidirezionale allo scopo di consentire la separazione dei flussi di traffico (senza aumentare pertanto la capacità veicolare complessiva del

traforo del Frejus). Unitamente alla nuova canna sono stati ammodernati gli impianti di sicurezza del traforo esistente (che verrà percorso in direzione Francia-Italia) e sono stati installati nuovi apparati di ventilazione e antincendio integrati al sistema di Gestione e Controllo delle emergenze, gestiti direttamente dal nuovo PCC (Posto di controllo Centralizzato).

La realizzazione della 2° canna autostradale del Frejus “Italia-Francia” si è conclusa e l’apertura al traffico è avvenuta il 28 luglio 2025 alla presenza del vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e del ministro dei Trasporti francese, Philippe Tabarot.

Le autorità presenti alla cerimonia d’apertura hanno sottolineato il valore strategico dell’infrastruttura, nodo centrale del corridoio TEN-T Mediterraneo e motore di crescita economica e sociale dei territori interessati, sottolineando lo spirito di collaborazione transfrontaliera e l’impegno congiunto verso una mobilità sempre più sicura, efficiente e sostenibile. Il progetto di ampliamento è stato realizzato dalle due concessionarie, la francese SFTRF - Société Française du Tunnel Routier du Fréjus e l’italiana SITAF; quest’ultima è concessionaria dell’autostrada A32 Torino-Bardonecchia e del Traforo del Frejus e parte del Gruppo ASTM. Il tunnel, realizzato in affiancamento alla canna esistente, consente la separazione dei flussi di traffico e rappresenta ad oggi la più lunga galleria stradale europea a doppia canna che collega l’Italia (Bardonecchia) alla Francia (Modane).

A completamento dei lavori non interferenti con il traffico veicolare, stanno proseguendo utilmente le attività di competenza di SITAF concentrate sul piazzale esterno lato Italia [Lotto 3 “Completamento Opere Esterne].

I numeri del progetto:

- 700 milioni di euro il valore del progetto
- 12,9 km: lunghezza
- 8 m: diametro interno del tunnel
- 3,50 m: larghezza della corsia di marcia
- 1 Posto di Controllo Centralizzato di ultima generazione
- 34 rifugi pedonali
- 9 bypass carrabili
- 2 centrali di ventilazione interne ad estrazione massiva
- 6 stazioni tecniche interrato

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

• TERZO VALICO DEI GIOVI

La nuova linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi rappresenta un importante tassello del corridoio TEN-T Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (ex “Reno-Alpi”) per evidenziare il suo sbocco verso il Mar Mediterraneo attraverso il porto di Genova.

L’opera è in primo luogo finalizzata a migliorare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d’Europa e, quindi, trasferire una parte significativa del traffico merci dalla strada alla rotaia, a ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza dei viaggiatori tra le principali città del nord-ovest (Genova, Milano e Torino) ed in generale ad aumentare la capacità della rete ferroviaria esistente per il trasporto merci e passeggeri.

L’Unione Europea ha posto l’obiettivo di trasferire dalla gomma alla rotaia il 30% del trasporto merci su distanze superiori a 300 km entro il 2030, e oltre il 50% entro il 2050.

L’intero 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.

Come noto 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. Nel vigente aggiornamento del CdP-I (2024) il costo complessivo dei 3 progetti è pari a 10.609 milioni di euro, di cui 9.957 milioni di euro finanziati (7.831 milioni di euro relativi al Progetto del Terzo Valico, 1.513 milioni di euro per il Progetto del Nodo di Genova e 612 milioni di euro per il Potenziamento di Genova Campasso). Dall’attivazione del Terzo Valico si stima che i treni merci saranno in media 110 al giorno in uno scenario standard di sviluppo dei porti liguri. Per quanto riguarda il traffico passeggeri è stimato in 72 treni al giorno.

L’opera si sviluppa in direzione sud-nord fra Genova e Tortona per complessivi 53 km di cui 36 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.

Le alte capacità prestazionali della nuova linea sono raggiunte grazie ad una pendenza limitata (pendenza max 12,5‰) e ad un raggio di curvatura di 3,5 chilometri che consentirà il transito a moduli di 750 metri. Questi elementi consentiranno l'utilizzo di un solo locomotore per trainare treni di peso fino a 1.750 tonnellate. La velocità dei treni merci sarà di 100-120 km/ora e quella dei treni passeggeri di 200-250 km/ora, con limitazioni a 100-160 km/ora nei tratti di collegamento con la rete esistente.

A regime il Terzo Valico assicurerà la riduzione dei tempi di percorrenza tra Genova e Milano e tra Genova e Torino, con tempi di percorrenza di circa un'ora.

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 e la galleria di Valico prevede per esigenze sia costruttive, sia di sicurezza quattro punti intermedi di accesso (le cd. finestre) anche queste realizzate in galleria.

A dicembre 2025 risultano scavati 86,5 km di galleria sugli oltre 90 totali della linea del Terzo Valico. A fine 2025 è stato abbattuto il diaframma sulla tratta Castagnola-Vallemme del Tunnel di Valico, la galleria ferroviaria che, con circa 27 km per ciascuna canna, sarà la più lunga d'Italia.

Nel corso del 2025, superate alcune criticità legate all'arresto e al conseguente smontaggio delle due TBM (cd. "talpe"), fermate a causa di fenomeni deformativi dovuti ad ammassi fortemente spingenti, i lavori di scavo sono ripresi con i sistemi tradizionali. Secondo il nuovo cronoprogramma fissato a ottobre 2025 dei sei diaframmi ancora da abbattere per completare l'opera uno è stato abbattuto nel dicembre 2025 e uno ulteriore sarà abbattuto nella primavera del 2026; gli ultimi quattro diaframmi saranno abbattuti tra la fine del 2026 e il 2027.

Per quanto concerne la presenza di gas all'interno delle gallerie, nel corso del 2025 sono stati installati dei cd. "preverter", un sistema innovativo di captazione controllata del gas naturale che ha consentito

di proseguire gli scavi in sicurezza. Al 31 dicembre 2025 tutti i fronti di scavo sono operativi e in avanzamento. Premesso che i lavori sono iniziati nell'aprile 2012, l'ultimazione contrattuale dell'opera è prevista per il 2027.

- **NODO FERROVIARIO DI NOVARA**

Il nodo ferroviario di Novara ha un ruolo centrale nella rete di trasporto regionale e nazionale poiché situato all'incrocio tra i due corridoi europei TEN-T Mare del Nord-Reno-Mediterraneo e Mediterraneo. Gli interventi programmati, quindi, si collocano 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.

A fine 2025 era in corso l'aggiudicazione della gara per la realizzazione degli interventi di adeguamento a modulo 750 m di cinque binari dello scalo di Novara Boschetto, con orizzonte di attivazione 2028 e un costo di 190,5 milioni di euro, di cui reperiti solo 5,7 milioni per l'adeguamento di 5 binari a modulo 750 m sull'attuale apparato di Boschetto.

- **QUADRUPPLICAMENTO LINEA TORTONA-VOGHERA**

Il progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Tortona–Voghera risulta finalizzato al potenziamento dell’offerta ferroviaria lungo le direttrici Milano–Genova e Torino–Alessandria–Piacenza. L’opera costituisce un tassello strategico nello sviluppo infrastrutturale dell’Italia nord-occidentale ed è correlata alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, la nuova linea ad alta capacità che migliorerà i collegamenti tra il sistema portuale ligure, le principali linee ferroviarie del Nord Italia e il resto d’Europa. L’obiettivo del quadruplicamento è ridurre le interferenze separando i flussi di traffico fra i collegamenti Torino–Alessandria–Piacenza e quelli Milano–Genova. Ciò permetterà una maggiore capacità dell’infrastruttura (da 10 a 20 treni/h per direzione) e maggiore regolarità lungo l’asse centro-occidentale della Pianura Padana, con benefici per la Lombardia sud-occidentale e il Piemonte sud-orientale. Dal punto di vista territoriale, l’opera interessa i comuni di Tortona, Voghera e Pontecurone, transitando inoltre in prossimità di Viguzzolo e Castelnuovo Scrivia.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova coppia di binari tra le stazioni di Tortona e Voghera, per un’estesa di ca. 16 km, con interventi infrastrutturali ambito stazione per l’allaccio della nuova infrastruttura. Nel mese di luglio 2025 sono state trasmesse al MASE le integrazioni volontarie alle osservazioni pervenute nell’ambito del procedimento di VIA e nel mese di novembre 2025 sono state trasmesse alla Soprintendenza per le Province di Alessandria, Asti e Cuneo, le indagini archeologiche eseguite nei territori di Tortona e Pontecurone. In data 9/12/2025 la Soprintendenza medesima, a conclusione della procedura di VIA, ha espresso parere favorevole al PFTE.

Il costo totale dell’intervento è di 900 milioni di euro, di cui disponibili 21,36 milioni. Le criticità risiedono quindi nella mancanza dei finanziamenti necessari all’avvio dell’intervento. Attualmente il finanziamento copre le sole attività progettuali.

- **LINEA FERROVIARIA ACQUI TERME - OVADA - GENOVA**

Il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Acqui Terme- Ovada- Genova prevede una serie di interventi di natura infrastrutturale distribuiti sulle tratte e sugli impianti, finalizzati all’incremento degli indici di regolarità e affidabilità, e al miglioramento diffuso dell’accessibilità nelle stazioni.

È prevista inoltre la sistemazione della stazione di Mele, interessata nel 2001 da un evento franoso la cui messa in sicurezza aveva comunque determinato una configurazione del piano del ferro a parziale modifica delle condizioni originali. Nel dettaglio, gli interventi previsti sono:

- interventi diffusi di rinnovo/upgrade su tutta la linea;

- Mele - sistemazione definitiva della frana con realizzazione galleria artificiale, il ripristino della configurazione originaria dell'impianto con un secondo binario e interventi diffusi di messa a PRG;
- interventi diffusi per miglioramento delle condizioni di accessibilità e di restyling negli impianti di Mele, Prasco Cremolino, Genova Costa di Sestri Ponente, Campo Ligure Masone e Rossiglione.

A febbraio 2024 è stato avviato l'iter autorizzativo relativo alla realizzazione della galleria artificiale di Mele, concluso a gennaio 2025. A marzo 2025 il MASE ha trasmesso la comunicazione di avvio del procedimento di verifica dell'istanza di ottemperanza e nel mese di luglio 2025 è avvenuta la consegna totale dei lavori. Per gli interventi di Prasco Cremolino sono in corso i lavori relativi al sottopasso di stazione, a marzo 2025 sono stati aggiudicati i lavori dell'appalto multidisciplinare, è in corso la stipula dei contratti applicativi per le attività tecnologiche (TE, IS, LFM).

È stata ultimata la progettazione relativa alle modifiche del PRG di Campo Ligure, a febbraio 2025 è intervenuta la determina conclusiva della Conferenza di Servizi. È in corso la verifica tecnica del PFTE degli interventi del PRG di Mele. È in corso il PFTE del Restyling dei fabbricati viaggiatori della linea ovadese: Genova Costa – Sestri, Rossiglione, Campo Ligure - Masone.

Resta confermato sia il cronoprogramma che prevede l'ultimazione degli interventi più importanti nel 2026 in linea con il PNRR. I costi che ammontano a 87 milioni di euro, interamente reperiti grazie a fondi PNRR e contributi regionali.

• LINEA FERROVIARIA DEL SEMPIONE

Con riferimento potenziamento della linea ferroviaria del Sempione, a febbraio 2025 FFS ha avviato il progetto di ristrutturazione della galleria: per quattro anni (2025-2028) la canna est sarà oggetto di interventi di risanamento della volta e ottimizzazione del drenaggio, con cantieri attivi per circa sei mesi all'anno e coordinati con altri lavori in Svizzera per garantire un servizio minimo viaggiatori e merci.

Nell'estate 2025 la direttrice Domodossola–Milano/Arona–Domodossola è stata interessata da due interruzioni totali della circolazione (8 giugno-27 luglio e 31 agosto-13 settembre) per adeguamento delle gallerie alla sagoma PC80, installazione del nuovo sistema di segnalamento ERTMS e digitalizzazione degli impianti, con bus sostitutivi e proseguimento dei cantieri fino al 2028. RFI ha inoltre programmato una ulteriore sospensione integrale del traffico fra Arona e Domodossola dal 14 al 16 novembre 2025 per lavori di potenziamento tecnologico e adeguamento delle gallerie, con cancellazione dei treni regionali e instradamento su autobus. Il 2025 viene descritto come un “anno di fuoco” per chi utilizza la linea del Sempione: l'avvio del risanamento della e le lunghe chiusure sulla

Domodossola–Milano comportano aumenti dei tempi di viaggio, soppressioni di treni e frequente ricorso a bus sostitutivi, con effetti rilevanti su pendolari, turismo e traffico merci transalpino. Le interruzioni ripetute e la necessità di deviare una parte dei flussi merci su altri itinerari della rete (via Luino, Chiasso o altri valichi) confermano la vulnerabilità del corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo in corrispondenza del Sempione e l'esigenza di coordinare attentamente i lavori con gli altri grandi tunnel alpini. L'importo è complessivamente stimato in 237,50 milioni di euro di cui 134,50 milioni messi a disposizione dal Consiglio Federale Svizzero e 103,00 milioni di euro messi a disposizione dal Governo della Repubblica Italiana, già disponibili a valere sul Contratto di Programma MIT-RFI.

Resta irrisolto il nodo strutturale della galleria elicoidale Varzo–Iselle: le pendenze elevate e i limiti di tracciato continuano a rappresentare un collo di bottiglia per i treni merci pesanti, mentre l'ipotesi di un nuovo tracciato diretto da Beura-Cardezza verso il Sempione rimane in fase di studi preliminari, senza decisioni realizzative.

- **LINEA FERROVIARIA NOVARA-VARALLO**

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. Nel corso del 2025 sono proseguiti i lavori di ammodernamento della linea, con particolare attenzione alla messa in sicurezza di ponti e gallerie. È in corso l'iter per la riattivazione della linea da parte degli enti territoriali per il servizio ordinario passeggeri (oggi la linea è utilizzata solo per il passaggio di treni turistici).

5.1.3. IL SISTEMA AEROPORTUALE

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

- **LINEA FERROVIARIA TORINO-CERES**

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 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 stata conclusa nel 2025 ed è stata avviata la terza fase dei lavori, ovvero l'ammodernamento e il rinnovo dell'armamento ferroviario lungo la tratta Germagnano-Ceres e sono in corso le attività per l'installazione del Sistema controllo marcia treno. L'ultima fase finanziata con fondi PNRR prevede l'allungamento della linea e del servizio ferroviario fino a Ceres, con previsione di apertura a settembre 2026. L'investimento supera gli 80 milioni di euro, tutti finanziati dal PNRR.

- **LINEA FERROVIARIA FOSSANO-CUNEO**

Per quanto riguarda i collegamenti con l'aeroporto di Cuneo Levaldigi, si segnalano avanzamenti lato ferrovia sulla linea Fossano-Cuneo: nel corso del 2025 RFI ha proseguito gli interventi di rimozione dei passaggi a livello: per l'opera sostitutiva del PL al km 61+321 è in corso l'adeguamento del progetto ad esito degli incontri con la Sovrintendenza e le attività propedeutiche per l'avvio dell'iter autorizzativo. Per l'opera sostitutiva dei PL ai km 64+219 e 64+934 a maggio 2024 sono state consegnate le prestazioni all'appaltatore, e nel maggio 2025 è stata ultimata la Progettazione Esecutiva, in corso la verifica della PE ai fini dell'approvazione e successiva consegna dei lavori. Questo pacchetto di lavori ha un costo complessivo di 23,38 milioni di euro di cui disponibili 21,49 milioni con previsione di termine lavori nel 2027. Non si segnalano, invece, avanzamenti sul progetto di raddoppio della linea.

- **RACCORDO DELLA SP662 CON LA A6**

Lato viabilità, resta fermo alla fase di proposta il progetto di nuovo raccordo della SP662 con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi per il quale vi sono tante le incognite legate alla mancanza di fondi, ostacoli di natura burocratica e la necessità di studi approfonditi di valutazione di impatto ambientale.

- **LINEA FERROVIARIA NOVARA-MALPENSA**

Per quanto riguarda i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, restano fermi i lavori di adeguamento della linea ferroviaria Novara-Malpensa e variante di Galliate. Lo stato del progetto nel 2025 è invariato: non risultano avviati i lavori principali, mentre sono stati completati solo interventi funzionali minori (ponti e piano stazione). La principale criticità resta la totale assenza di copertura finanziaria, che impedisce l'avvio dell'opera. Il progetto rischia di subire ulteriori ritardi e di perdere priorità rispetto ad altri interventi infrastrutturali nazionali.

- **SS527 MALPENSA-OLEGGIO**

Risultano fermi anche i lavori di adeguamento sulla SS527 sulla quale sono previsti interventi di adeguamento della viabilità tra Malpensa e Oleggio con la realizzazione del nuovo ponte. Nel 2025 il progetto definitivo del ponte risulta confermato ma non ulteriormente avanzato: la procedura di valutazione di impatto ambientale rimane sospesa e non si è passati alla redazione di un progetto esecutivo né all'avvio di procedure di gara. L'opera continua a comparire nei documenti di programmazione come intervento strategico per l'accessibilità a Malpensa e per il collegamento tra Piemonte e Lombardia, ma permane in una fase di progettazione "congelata", subordinata al reperimento dei finanziamenti e alla definizione degli accordi tra le due Regioni e la Provincia di Novara. A inizio 2026 ANAS è intervenuta con manutenzioni straordinarie sui ponti esistenti lungo la SS527 (Lonate Pozzolo – Oleggio e ponte sul canale Villoresi), con chiusure prolungate e sensi unici alternati, a causa del degrado strutturale delle opere in esercizio. Questo conferma la criticità dell'asse viario per l'accessibilità a Malpensa e la provincia di Novara, ma avviene senza che sia stata avviata la realizzazione del nuovo ponte.

5.1.4. IL SISTEMA DEI CENTRI INTERMODALI

- **INTERPORTO S.I.TO DI TORINO**

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.

Proseguono le attività per l'ampliamento a 100.000 mq del terminal intermodale, 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. Si sono conclusi nel 2025 i lavori per il potenziamento tecnologico di ingresso al raccordo con portali intelligenti, sia sul lato strada che su quello ferrovia e i 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.

- **CENTRO INTERMODALE MERCI DI NOVARA**

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 2025, 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 2026, 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. Nel luglio 2025 l'interporto è entrato a far parte della Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova, insieme a 12 comuni piemontesi e all'interporto di S.I.TO di Orbassano, con l'approvazione del Comitato di indirizzo della ZLS. Questo passaggio garantirà iter autorizzativi semplificati e sportelli unici dedicati agli investitori.

• POLO LOGISTICO ALESSANDRINO

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. Lo scalo di Alessandria Smistamento sarà reso più efficiente e rifunzionalizzato quale hub intermodale e retroportuale, con prerogative di "esclusività" sui rilanci ferro-ferro dei traffici internazionali, configurandosi come uno snodo fondamentale lungo il corridoio TEN-T, ampliando così la Catchment Area dei Porti di Genova e Savona oltralpe.

Nel maggio 2025 RFI ha annunciato di aver aggiudicato la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione della Fase 1, affidata al raggruppamento guidato da CLF, che prevede i seguenti interventi:

- modifica della configurazione delle radici del tracciato ferroviario e attrezzaggio del solo fascio alto del terminal (7binari). Due binari saranno demoliti per l'attrezzaggio di due binari per merci pericolose;
- realizzazione di un nuovo ACC per la gestione di questa parte di impianto;
- realizzazione del nuovo impianto di riscaldamento elettrico dei deviatori (RED);
- realizzazione dei Fabbricati Tecnologici.

Il costo per questa prima fase di interventi ammonta a 92 milioni di euro, già reperiti, su un totale complessivo di spesa di 372 milioni di euro e l'attivazione è prevista nel 2029.

A giugno 2025 è stato presentato il nuovo Masterplan: l'area logistica si estende su circa 300.000 m² con 4 binari da 750 m, gru a portale da 45 m, corsie per TIR e container e svincolo diretto sull'autostrada A26. Il progetto è articolato in quattro poli funzionali: merci, persone, natura ed energia.

A ottobre 2025 è stato rinnovato il Protocollo sulla Logistica del Nord-Ovest tra Piemonte, Lombardia e Liguria, che conferma il ruolo strategico di Alessandria Smistamento nel sistema logistico interregionale.

Si segnalano lievi ritardi nell'avanzamento dei lavori: l'avvio della fase realizzativa era inizialmente previsto nel 2025, ma nel corso dell'anno sono stati aggiudicati i lavori della prima fase funzionale e a ottobre sono state consegnate le prestazioni con avvio della Progettazione Esecutiva. È in corso il Piano di Fattibilità Tecnico- Economica (PFTE) per l'iter relativo al nuovo svincolo autostradale verso il terminal merci e ai restanti interventi.

• **INTERPORTO DOMO 2**

Per quanto concerne l'area del verbano cusio-ossola e, in particolare, l'interporto Domo2, ad ottobre 2024 CargoBeamer ha annunciato un piano di investimento del valore di oltre 50 milioni di euro per l'aumento della capacità del terminal (circa 20/25 coppie di treni giorno, quindi fino a 50, 20/25 verso nord - 20/25 verso sud). Il progetto prevede la realizzazione di un moderno impianto intermodale dotato di:

- due binari da 700 metri con doppia banchina per il trasbordo combinato;
- un lato dedicato ai container e un lato riservato ai semirimorchi;
- 24 moduli CargoBeamer automatizzati, per il carico e scarico orizzontale di semirimorchi anche non gruabili, con una capacità potenziale di movimentazione fino a 185.000 unità equivalenti di traffico stradale all'anno.

Il nuovo terminal si inserisce su un'infrastruttura già parzialmente in esercizio: l'attività avviata tra 2022 e 2023 rappresenta la fase transitoria, mentre il biennio 2025–2026 segna il passaggio alla

“configurazione definitiva” dell’impianto, con infrastrutture dedicate, capacità sensibilmente ampliata e piena integrazione negli standard europei TEN-T e nelle politiche di trasferimento modale dalla gomma alla ferrovia. Il piano di realizzazione dovrebbe essere realizzato entro il 2027.

- **LINEA FERROVIARIA TORINO-FOSSANO-MONDOVI'-SAVONA**

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. Il potenziamento della linea è stato oggetto di un protocollo di intesa sottoscritto a giugno 2022 tra RFI, Regione Piemonte, Regione Liguria e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e di un Protocollo di Intesa tra le Città e le Province di Savona, Torino e Cuneo, 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.

Nel 2024 RFI ha completato il Quadro Esigenziale, mentre il DocFAP è stato avviato con conclusione prevista entro il 2026 (il precedente cronoprogramma datava 2025).

Inerziale è inoltre l’intervento di adeguamento della massa assiale ammessa a categoria D4 (22,5 t/asse) sulla tratta Trofarello-S. Giuseppe di Cairo, di cui risulta già adeguata e attiva la tratta Trofarello-Fossano.

- **STAZIONE FERROVIARIA DI RIVALTA SCRIVIA**

Ultimati nel 2025 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. Nel corso dell’anno è stato concluso il restyling della stazione 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.

- **LINEA FERROVIARIA TORINO-ALESSANDRIA-TORTONA**

La tratta ferroviaria Torino–Alessandria–Tortona si sviluppa lungo le linee Torino–Genova (per la sezione Torino–Alessandria) e Alessandria–Piacenza (per la sezione Alessandria–Tortona). Questo collegamento riveste un ruolo

cruciale per lo sviluppo logistico del territorio alessandrino e funge da arteria di adduzione al Terzo Valico dei Giovi, la nuova linea ad alta capacità che potenzia i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa. Per la sezione Torino-Alessandria, è in corso il progetto di upgrading tecnologico tra le stazioni di Trofarello ed Alessandria, con realizzazione del sistema ACCM-SCCM e rinnovo degli apparati di linea e di stazione, che consentirà una gestione centralizzata della circolazione e maggior regolarità. In tale progetto saranno realizzati inoltre nuovi moduli a 750 m a favore del traffico merci a standard europeo. Per la sezione Alessandria-Novi Ligure, è pianificato l'intervento di adeguamento della sagoma per trasporto combinato P/C80-410, in continuità con le caratteristiche prestazionali dei corridoi merci TEN-T garantite dalla nuova linea del Terzo Valico dei Giovi in afferenza ai porti liguri.

Sono pianificati inoltre interventi diffusi di potenziamento tecnologico su impianti e linee:

- Nuovo apparato ACC e PRG di Tortona, con nuovi sistemi di distanziamento lato Voghera;
- Realizzazione sistema ACCM-SCCM tratta Tortona-Arquata S.-Ronco S.-Bivio Fegino;
- Estensione sistema ACCM-SCCM tratta Pozzolo F.-Novi Ligure e nuovo apparato ACC di Pozzolo F.

Per quanto riguarda i lavori per la velocizzazione della linea Torino-Genova (1^a fase) a dicembre 2024 è stata conseguita l'attivazione dell'ACC di Villafranca. Sono in corso i lavori per l'estensione dell'ACCM sulla tratta Villafranca-Alessandria ed è in corso la redazione del PFTE relativo all'ACCM-SCCM Trofarello-Alessandria.

In merito all' ACC e PRG di Tortona sono in corso tutte le lavorazioni per la realizzazione dell'ACC di Tortona su ferro attuale. Per quanto riguarda il rifacimento del blocco Tortona-Voghera per i lavori di piazzale è stata ultimata e approvata la Progettazione Esecutiva a cura dell'appaltatore. Per i lavori di Cabina è stata ultimata la Progettazione Esecutiva, in corso la verifica. Per l'ACCM Tortona-Bivio Fegino è in corso la prima fase per realizzazione ACC Ronco Scrivia e ACC Mignanego.

I costi totali ammontano a 280,97 milioni di euro di cui 107,23 per la velocizzazione della Torino-Genova, 103,74 milioni per ACC e PRG Tortona e 70 milioni per ACCM Tortona-Bivio Fegino. Le risorse disponibili ammontano a 249,2 milioni di euro.

• USCITE AUTOSTRADALI DEDICATE AL TRAFFICO PESANTE LUNGO LA A7 DEI GIOVI

Nessun avanzamento e resta fermo alla fase di proposta il progetto di 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. La prossima fase è l'avvio/chiusura del PFTE, impostazione dell'iter autorizzativo (inclusi eventuali passaggi ambientali), definizione del soggetto attuatore/concessionario e costruzione della copertura finanziaria (anche per lotti), anche alla luce dei disagi documentati nel 2025 sugli svincoli esistenti.

- **NUOVA SUPERSTRADA ORFENGO-CAMERIANO**

Registra ritardi il progetto di nuova superstrada tra Orfengo e Cameriano, nel novarese: nel 2025 non si segnalano aggiornamenti sostanziali (avanzamento a definitivo/esecutivo, validazione, approvazione); nel 2024 era atteso l'avvio delle procedure di gara e nel 2025 l'avvio dei lavori.

Il CIPESS ha stanziato 50 milioni di euro per la realizzazione del primo lotto, ma, a oggi, i costi sono aumentati fino ad arrivare a 100 milioni euro per ognuno dei due lotti; di questi, 60 milioni saranno di lavori, 10 milioni per gli espropri, 40 milioni di Iva.

La prossima fase è di chiusura/riavvio puntuale dell'iter ambientale (VIA e/o verifiche ambientali) e perfezionamento degli elaborati per l'approvazione e cantierabilità, consolidamento della copertura finanziaria, espropri, accordi/varianti urbanistiche locali, e/o passaggio a progettazioni di maggior dettaglio e procedure di gara.

- **QUADRANTE CASALESE PER LO SVILUPPO LOGISTICO**

Il progetto di sviluppo logistico del quadrante casalese 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, a dicembre 2025 il quadrante è ancora in fase di proposta progettuale, senza evidenze pubbliche di avvio lavori (urbanizzazioni o costruzione capannoni).

È necessaria la definizione degli accordi attuativi tra Comune, Crosslog e proprietari dei terreni.

La redazione/approvazione del progetto definitivo, con valutazioni ambientali e di traffico e disegno delle opere viarie di adduzione.

Solo dopo questi passaggi potranno essere rilasciati i titoli edilizi per l'apertura dei cantieri.

Le dichiarazioni politiche parlano di un "investimento importante" e di circa 1.000 posti di lavoro potenziali, ma non esistono al 2025 cifre ufficiali su costo complessivo e ripartizione per lotti (capannoni, viabilità, mitigazioni, ecc.); le stime restano quindi solo ordini di grandezza. La copertura economica dell'intervento principale è descritta come prevalentemente privata, con Crosslog S.r.l. nel ruolo di promotore e intermediario per un gruppo investitore internazionale; dalle fonti consultate non emergono contributi pubblici specifici o fondi PNRR dedicati al polo logistico, mentre restano da definire e finanziare le future opere di adeguamento della viabilità e le mitigazioni ambientali.

5.1.5. IL SISTEMA DEI VALICHI ALPINI

- **TRAFORO AUTOSTRADALE DEL MONTE BIANCO**

La galleria del traforo del Monte Bianco, che ha quasi 60 anni, deve essere sottoposta a pesanti lavori di ristrutturazione. L'ente di gestione Sitmb (Società Italiana del traforo Monte Bianco), ha predisposto un piano per il rifacimento della volta e del manto stradale che comporta una spesa di 500 milioni ma soprattutto la chiusura del traforo per 4 mesi all'anno per 18 anni.

La necessità di realizzare la seconda canna è stata più volte sollevata anche in relazione alla chiusura programmata per lavori di manutenzione per 3-4 mesi l'anno per 18 anni. Anche i dati forniti dal Centro studi di Confindustria ne hanno dato conferma: il costo in termini di valore aggiunto di una nuova chiusura del traforo del Monte Bianco della durata di un anno potrebbe essere di circa il -2,2% del valore aggiunto regionale. Se la chiusura fosse di tre mesi (il periodo previsto nel 2023, ndr), l'impatto economico sarebbe di -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 periodo sarebbe di -9,8%.

L'intervento realizzato nel 2025 rappresenta per le due società concessionarie del traforo (SITMB per la parte italiana e ATMB per quella francese) un investimento complessivo di 21 milioni di euro. Le due porzioni di galleria interessate dai lavori, situate a monte e a valle di una delle due zone trattate nel 2024, erano già state oggetto di attività propedeutiche durante le notti di chiusura della primavera del 2025: smontaggio delle lastre di rivestimento delle pareti e della loro sottostruttura, smontaggio lampade e installazione dell'illuminazione di cantiere. A partire dal 1° settembre, si sono susseguite molteplici fasi, le une dopo le altre, o il parallelo in funzione dell'avanzamento del cantiere:

- smontaggio degli impianti ancorati alla volta e ai piedritti (acceleratori per il controllo della corrente d'aria longitudinale, telecamere, rilevazione automatica di evento, cavo termometrico, pannelli a messaggio variabile, segnaletica verticale, ecc.);
- installazione di un "confinamento dinamico" per operare in modalità di protezione dal rischio di eventuale presenza di amianto;
- fresatura di precisione della struttura a livello della chiave di volta; in funzione della natura e consistenza del materiale da demolire, la demolizione è stata realizzata impiegando frese specifiche (laddove il calcestruzzo era sufficiente) o mediante un martellone demolitore idraulico (in presenza di roccia e di bulloni di ancoraggio). In ogni caso, lo spessore demolito ha dovuto essere tale da creare lo spazio per applicare alla volta i trattamenti successivi e alloggiarvi gli elementi prefabbricati, senza modificare la sagoma del tunnel;

- trattamento delle venute d'acqua e consolidamento della volta mediante proiezione di cemento;
- impermeabilizzazione completa su piedritti e volta, mediante posa di tre strati di guaina; questo rivestimento era inesistente all'epoca della costruzione del traforo negli anni '60;
- realizzazione del piedritto del nuovo rivestimento gettato in opera su 2,5 m di altezza per un totale di 510 metri lineari;
- posa, regolazione e bullonatura dei 220 elementi di conci prefabbricati in cemento armato;
- iniezione di micro-malta nella parte posteriore della volta e sigillatura;
- ricostruzione, mediante armatura e getto in opera (sono stati impiegati 120 tonnellate di acciaio e 800 m³ di cemento), delle zone in corrispondenza dei luoghi sicuri, delle piazzole di emergenza, delle bocche di estrazione dei fumi e delle nicchie SOS;
- reinstallazione degli impianti di sicurezza, cui farà seguito una fase di test prima della riapertura al traffico.

Questo periodo di chiusura è stato messo a frutto anche per realizzare altre attività:

- rimozione di 8.000 m² di elementi coprenti, al fine di indagare le porzioni della struttura del Traforo protette da lamiera. Tale attività, avviata nel 2023, rientra nel quadro complessivo dei controlli ispettivi periodici e degli approfondimenti conoscitivi delle strutture del traforo attualmente in corso con la collaborazione del Politecnico di Torino, dell'Università di Bergamo e del CETU di Lione;
- rimozione del rivestimento laterale in lastre di Glasal sugli ultimi 3 km di galleria, per una lunghezza complessiva di 6.000 metri lineari. Tale attività, come quella precedente, rientra nel quadro complessivo dei controlli ispettivi periodici; trattandosi di un'operazione da realizzare con cadenza quadriennale, è in corso di valutazione una soluzione alternativa di rivestimento;
- messa in sicurezza di oltre 40 bocchette di immissione di aria fresca, con l'obiettivo di ripristinare la loro integrità strutturale e mantener le loro capacità aerodinamiche e di resistenza al fuoco;
- completamento della posa di una nuova illuminazione a LED sugli 11.600 metri di galleria;
- sostituzione dell'intero sistema di illuminazione all'interno dei canali di evacuazione e di ventilazione, per un totale di 2.600 apparecchi installati;
- sostituzione dei sistemi di climatizzazione delle cabine di trasformazione: in occasione della loro sostituzione, il TMB-GEIE ha creato una rete di acqua refrigerata che percorrerà gli 11,6 km del canale 4. Questa rete consentirà di convogliare parte dell'acqua proveniente dalla

principale venuta situata tra il G25 e il G26. Infatti, quest'acqua, che sgorga a meno di 9°C, è una sorgente naturale ed ecologica di raffreddamento;

- modifica degli algoritmi di calcolo della ventilazione del LOGOS, il sistema di supervisione e gestione informatica di tutti gli impianti di sicurezza;
- numerose altre attività di manutenzione sugli impianti di sicurezza quali la posa di fibre ottiche, l'aggiornamento delle reti informatiche, l'aggiunta di nuovi sensori di ventilazione, la sostituzione dei gruppi di continuità, avvio del progetto di sostituzione degli apparati nelle 116 postazioni di chiamata di emergenza del traforo.

All'esterno dell'opera sono stati svolti i seguenti lavori:

- risanamento del rivestimento in calcestruzzo del canale AF1, mediante idrodemolizione e ricostruzione di 5 cm di calcestruzzo (pareti e soffitto del canale), sulla porzione che dalla centrale di ventilazione arriva all'inizio del tunnel, per circa 60 metri lineari;
- rifacimento di impermeabilizzazioni e di asfalti sui due piazzali antistanti gli imbocchi del traforo;
- risanamento del muro di coronamento in pietra all'imbocco italiano, a completamento dell'intervento realizzato nel 2023 e 2024 sull'arco scenografico;
- sistemazione delle aree dei vecchi portali termografici;
- prosecuzione del consolidamento del muro di sostegno della strada di accesso Sud.

È prevista la chiusura del tunnel per 3-4 mesi l'anno per i prossimi 18 anni. Per il futuro risanamento della volta, saranno realizzate due fasi-test di lavori sperimentali, che consentiranno di individuare la migliore metodologia operativa per il prosieguo.

Con la chiusura del tunnel del Monte Bianco buona parte del traffico verso Francia e Svizzera si trasferirà su strade e autostrade del Piemonte in particolare sul Tunnel del Frejus. Il Tunnel del Frejus e il Tunnel del Monte Bianco assorbono circa il 12,2% del traffico pesante che attraversa le Alpi ogni anno, che oggi è ripartito più o meno a metà tra le 2 infrastrutture. La programmazione di una seconda canna ovvierebbe a questi problemi. Realizzare una seconda canna avrebbe un costo di circa 1,2 miliardi.

• TUNNEL STRADALE DEL COLLE DI TENDA

Il 27 giugno 2025 è stata inaugurata la nuova canna stradale monodirezionale in direzione Italia-Francia che ha permesso di ripristinare il collegamento interrotto dalla tempesta Alex del 2020. La cerimonia si è tenuta alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, del Ministro dei Trasporti francese Philippe Tabarot, del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, dei Presidenti della Regioni Piemonte e Liguria Alberto Cirio e Marco Bucci e del prefetto di Cuneo Mario

Savastano. Hanno partecipato anche i membri delle delegazioni italiana e francese della Conferenza intergovernativa, i rappresentanti delle Forze dell'Ordine e degli enti locali, i sindaci del territorio e referenti di Anas. La nuova galleria è lunga 3,2 km con carreggiata larga complessivamente 6,5 mt che ospita una corsia di marcia di 3,5 metri, una corsia di emergenza di 2,7 metri e una banchina di 0,3 metri. È dotata degli impianti più moderni in termini di dotazioni di sicurezza con specifiche installazioni per la rilevazione degli incendi e sensori per la rilevazione dei gas e del particolato nell'aria. Devono concludersi i lavori di allargamento di due tornanti in valle Roya sul versante viabilistico francese, attesi per l'estate 2026, e sono da concludere i lavori di adeguamento e ammodernamento del vecchio tunnel che garantirebbe la circolazione a senso unico in ciascuna galleria. Si prevede che il progetto totale, con il collegamento a doppia canna, sarà completato entro fine 2028.

Il costo per l'intero progetto di ammodernamento del tunnel del Tenda è di circa 255 milioni di euro (interamente finanziati), inclusi i lavori post-alluvione, la costruzione della nuova canna e l'ampliamento di quella esistente. L'investimento complessivo originale era più basso (circa 140 milioni), ma i costi sono lievitati a causa di diverse problematiche e l'importo finale è calcolato in circa 330 milioni considerando il rifacimento completo del traforo storico. I costi sono per il 58% a carico dell'Italia e per il 42% a carico della Francia. A giugno 2025, il Cipess ha approvato un finanziamento di 37 milioni di euro per il progetto esecutivo della Strada Statale 20 e il nuovo tunnel.

Il ripristino del transito ha rappresentato una spinta decisiva al rilancio economico e turistico del Piemonte e della Liguria e, più in generale, del Nord Ovest.

Tuttavia la circolazione è a senso unico alternato, a fasce orarie (non 24h), il transito è limitato ai mezzi <3,5t e il traffico gestito da un semaforo che ha generato lunghe attese.

• LINEA FERROVIARIA VIGNALE-OLEGGIO-ARONA

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, di circa 35 km, di cui 14 km da Vignale a Oleggio e 21 km da Oleggio ad Arona.

Il progetto prevede la realizzazione in prima fase del raddoppio in affiancamento nella tratta Vignale-Oleggio, nonché la sistemazione del PRG di Vignale e Oleggio, le opere stradali per la soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati, l'adeguamento di località di servizio e fermate, la nuova S.S.E. di Oleggio, il rifacimento degli apparati centrali, realizzazione di un nuovo sistema di comando e regolazione della circolazione che permetta la gestione dal Posto Centrale di Torino Lingotto della linea e degli impianti. Per il raddoppio della tratta Vignale-Oleggio è ancora in corso il PFTE relativo al PRG di Oleggio atteso originariamente per il 2023, mentre per il raddoppio della tratta Oleggio-Arona le attività

sono sospese per mancanza di finanziamenti. Il costo totale dell'intervento ammonta a 424 milioni di euro di cui disponibili solo 6,44 milioni.

- **STAZIONE FERROVIARIA DI ISELLE**

Proseguono i lavori di potenziamento dell'imbarco autotreni della stazione di Iselle di Trasquera, lungo la ferrovia Briga-Domodossola: dopo il completamento nel 2024 della progettazione esecutiva, nel 2025 sono stati avviati i lavori di adeguamento del primo binario e completamento del sottopasso. La fase 2026 è attesa come prosecuzione/chiusura delle attività di potenziamento (opere civili in stazione e interventi tecnologici di linea) e conseguente normalizzazione progressiva dell'esercizio, in coerenza con le interruzioni/limitazioni programmate dal gestore dell'infrastruttura sulla tratta Iselle-Domodossola nel periodo 2025-2027 (riduzioni nel 2025 e interruzioni più estese nel 2026-2027).

- **LINEA FERROVIARIA SANTHIA'-ARONA**

La linea Santhià-Arona, sospesa dal 2012, presenta un'estesa di 65 km, è a semplice binario e non elettrificata. RFI ha avviato la redazione di un DocFAP (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali), tutt'ora in corso in cui si andranno a valutare gli interventi infrastrutturali necessari alla riattivazione della linea, analizzandone la fattibilità e il costo di investimento. Il DocFAP sarà corredato da un'Analisi Costi-Benefici per la valutazione socioeconomica delle soluzioni infrastrutturali al fine di selezionare quella vincente. La conclusione del DocFAP era attesa per il 2025, ma il nuovo cronoprogramma fissa il termine al 2026. Una volta completato lo studio, sarà possibile procedere con la progettazione esecutiva e la ricerca dei finanziamenti necessari per l'avvio dei lavori. Le principali criticità riguardano la necessità di reperire i finanziamenti necessari per la realizzazione degli interventi legati all'adeguamento della linea agli standard europei per il traffico merci.

- **STRADA STATALE 33 DEL SEMPIONE**

Lato viabilità, si segnalano rallentamenti lungo la SS33 del Sempione. Nel 2025 sarebbero dovuti procedere i lavori di stabilizzazione dei versanti a seguito della conclusione della progettazione nel 2024. Ma a febbraio 2025 viene riportato che a Villadossola la restrizione dura da due anni, ma i lavori non sono mai iniziati, e che l'apertura del cantiere non è attesa prima dell'autunno dello stesso anno.

- **STRADA STATALE 34 DEL LAGO MAGGIORE**

Qualche rallentamento si registra sui lavori di messa in sicurezza della SS34 del Lago Maggiore e la realizzazione della galleria paramassi nel Comune di Cannobio, finalizzata alla riduzione del rischio frane e alla sicurezza dell'asse viario verso il confine.

Nel 2025 è stata avviata la fase più impattante del cantiere ovvero la costruzione della galleria paramassi, iniziata il 17/11/2025, e la relativa istituzione di senso unico alternato regolato da semaforo "intelligente" e movieri nelle fasce 05:00–08:00 e 15:30–18:30 (Anas ha garantito movieri anche nella fascia 09:00–12:00). La fase successiva, avviata a fine dicembre 2025, prevede la chiusura notturna della SS34 tra le 21:00 e le 05:00 (esclusa la notte tra sabato e domenica) per circa 4 mesi, garantendo il transito ai mezzi di soccorso. Le attività operative, quindi, si estendono anche nel 2026, in ritardo rispetto al cronoprogramma che prevedeva la conclusione entro il 2025. Per la mitigazione disagi sono previsti servizi alternativi via lago e misure di supporto (parcheggi gratuiti e corse dedicate).

A fine 2025 sono stati avviati anche ulteriori 4 interventi uno per ogni Comune di Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio e gli stessi riguarderanno la posa di reti in aderenza e barriere paramassi. Il traffico sarà regolamento mediante semaforo dalle 9.00 alle 16.30 (in funzione dalla distanza del confine di Stato). Il costo totale ammonta a 60 milioni di euro, di cui 25 milioni da FSC 2014-2020 e 35 milioni dalla rimodulazione del Contratto di Programma ANAS/MIT 2016-2020.

- **VARIANTE DI DEMONTE**

Nel giugno 2025 è stata ufficialmente indetta la Conferenza dei servizi decisoria per il progetto definitivo del lotto 1 della Variante di Demonte, convocata da ANAS e notificata a oltre 50 enti e gestori coinvolti (ministeri, enti locali, gestori di servizi). La conferenza è stata organizzata in forma semplificata e asincrona, con richieste di integrazioni entro il 4 luglio 2025 e termine ultimo per le determinazioni fissato al 4 agosto 2025. Questo passaggio rappresenta un momento cruciale dell'iter autorizzativo e segnala un'accelerazione nel procedimento.

A marzo-aprile 2025, l'Assessore regionale ai Trasporti del Piemonte ha dichiarato che "l'iter italiano è chiuso" relativamente alla Variante di Demonte.

Il via libera è stato dato dal Ministero dell'Ambiente dopo la risoluzione della questione relativa all'interferenza con resti storici (forte della Consolata), superando lo stallo sulla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Conseguentemente, sono stati avviati gli avvisi di esproprio per i terreni interessati dalle opere, con l'indicazione che la fase autorizzativa dovrebbe completarsi entro il 2025, aprendo così la strada alla gara e ai lavori. Nell'agosto 2025, la Giunta regionale del Piemonte ha espresso assenso all'Intesa Stato-Regioni per la localizzazione e l'approvazione del progetto definitivo della Variante di Demonte (Lotto 1).

Questo passaggio costituisce un importante elemento procedurale tecnico-amministrativo che consente di proseguire verso l'appalto esecutivo.

A seguito di questa Intesa, la Conferenza dei servizi è prevista in chiusura a settembre 2025, con successiva aggiudicazione del bando per la progettazione esecutiva stimata per l'estate 2026. È stato formalmente approvato il progetto definitivo della Variante di Demonte nel novembre 2025, come notificato dal Commissario Straordinario ai principali enti (Regione Piemonte, ANAS, MIT). L'approvazione del progetto definitivo è un passaggio procedurale che traduce l'iter avviato nella fase operativa, rendendo possibile l'avvio della progettazione esecutiva e l'affidamento dei lavori nei mesi successivi. L'intenzione dichiarata è di far partire i cantieri entro il 2026; la durata prevista dei lavori è di circa 3 anni, con completamento stimato tra fine 2028 e 2029.

- **TRAFORO ARMO-CANTARANA**

Procede, con qualche rallentamento, l'iter per la realizzazione del traforo Armo-Cantarana: nel 2025 ANAS ha avviato la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per il progetto definitivo della variante alla SS 28 "del Colle di Nava" tra Pieve di Teco e Ormea con traforo Armo-Cantarana. Ma la Regione Piemonte ha richiesto ulteriore documentazione integrativa ed approfondimenti su paesaggio e usi civici, compensazione paesaggistica, interferenze con i corsi d'acqua e compatibilità idraulica.

La prossima fase riguarda l'ottenimento del provvedimento VIA, propedeutico alla definizione del quadro autorizzativo e all'avvio delle successive fasi di appalto, subordinatamente alla copertura finanziaria dell'opera.

Nel mese di luglio è entrato ufficialmente in vigore il Decreto Infrastrutture che include tra gli interventi prioritari anche la realizzazione della Variante Pieve di Teco-Ormea, con il traforo di valico Armo-Cantarana, confermando lo stanziamento delle risorse necessarie all'interno del Contratto di Programma ANAS 2021-2025.

A novembre 2025 è stato fatto un punto in Regione alla presenza del Presidente Cirio, dell'Assessore Gabusi, del Direttore Ifrigerio e del Sindaco di Imperia, Scajola.

Stando al calcolo sulla base del prezzario Anas 2019, l'investimento ammonta a 322 milioni di euro circa di cui disponibili 4,7 milioni per la progettazione, ma stime più recenti parlano di oltre 500 milioni.

- **SS27 DEL GRAN SAN BERNARDO**

Semaforo giallo sulla SS27 del Gran S. Bernardo. In merito alla realizzazione della variante alla SS 27 del Gran S. Bernardo tra Etroubles e Saint-Oyen il termine lavori è fissato alla fine del 2026, un anno in ritardo rispetto al precedente cronoprogramma, e apertura al traffico prevista entro la primavera 2027. Stando al nuovo cronoprogramma, entro giugno/luglio 2026 lo scavo sarà terminato ed entro dicembre 2026 saranno concluse le procedure civili e impiantistiche.

Ad incidere sull'avanzamento sono stati alcuni problemi riscontrati durante gli scavi della galleria e la necessità di attività di consolidamento preventivo prima degli scavi per rimettere in sicurezza il fronte di scavo. Risultano scavati 500 degli 870 metri che rimangono con un impiego di 60-70 operai. Il costo complessivo è di 137 milioni di euro, 10 milioni in più rispetto a quelli previsti.

- **AUTOSTRADA A5 TORINO-AOSTA**

Semaforo verde per l'Autostrada A5 Torino- Aosta ove nel 2025 la fase di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva del vallo paramassi e delle opere correlate risulta completamente conclusa e consolidata. L'attività è concentrata sulla gestione del cantiere e sulla pianificazione della seconda fase di interventi sul versante. Nel maggio 2025, la Regione Piemonte ha annunciato la riattivazione di un tavolo tecnico con la Regione Valle d'Aosta per programmare gli interventi successivi all'ultimazione del vallo e valutare possibili soluzioni strutturali integrative finalizzate alla stabilizzazione definitiva della frana di Chiappetti.

5.1.6. IL SISTEMA PEDEMONTANO

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

- **PEDEMONTANA PIEMONTESE**

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 384 milioni di euro.

Nel corso del 2025 i lavori sono proseguiti con i tavoli tecnici con i Comuni per affinare opere accessorie e mitigazioni, avanzamento della progettazione esecutiva, coordinamento interferenze (sottovia ferroviario Santhià-Arona) e gestione cantieri nei tratti in rilevato/trincea con ulteriori mitigazioni ambientali, monitoraggio ambientale e di legalità (Protocollo di Legalità) e rispetto prescrizioni VIA/CIPESS. A luglio 2025 si è tenuta una riunione tecnica presso il Palazzo Unico Regionale di Torino relativa allo stato di avanzamento della tratta Masserano-Ghemme. Al centro: espropri ancora da completare, approvazione del progetto esecutivo, piano di reperimento materiali litici.

Tuttavia, si è registrato uno slittamento del cronoprogramma: ora l'avvio dei lavori è previsto nella primavera 2026 e la durata è di quattro anni.

- **TANGENZIALE DI ROMAGNANO SESIA**

Con riferimento al nodo di Romagnano Sesia, si segnala positivamente l'apertura, nel giugno 2025, dell'ultimo tratto di tangenziale, dalla località Mauletta allo svincolo che porta al casello dell'autostrada Voltri-Sempione. Un'opera strategica per il territorio, che diventerà un volano per il

turismo e abbrevierà i tempi per le aziende, e che si collegherà poi con la Pedemontana, evitando ai mezzi pesanti l'attraversamento di Romagnano. Il nuovo tratto, lungo circa 3,1 km, è classificato come strada tipo C1, con due corsie da 3,75 metri, banchine laterali da 1,50 metri e una piattaforma stradale complessiva di 10,5 metri.

La fase successiva consisterà nella costruzione del nuovo ponte sul Sesia (crollato ad ottobre 2020 a causa di una piena ed attualmente sostituito da un ponte provvisorio), l'adeguamento dell'asta stradale di accesso e delle opere idrauliche di difesa spondale e il progressivo smantellamento delle soluzioni provvisorie ancora presenti sull'area di Romagnano-Gattinara. Il cronoprogramma operativo prevede una durata lavori stimata in circa 18-24 mesi e chiusura prevista nel 2027.

- **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. Nel 2025 non risultano pubblicate nuove specifiche del progetto di adeguamento mentre sono documentati interventi Anas di manutenzione/efficientamento sulla SS232Var "Panoramica Zegna" nel territorio di Cossato (intervento distinto dal progetto di connessione, ma sul medesimo asse stradale).

La consegna del progetto preliminare è attesa per febbraio 2025 a cui seguirà la trasmissione ad Anas.

- **SP400 "MAGHETTONE" PONDERANO-CERRIONE**

Sulla SP400 "Maghettone" Ponderano-Cerrione è previsto l'adeguamento e il collegamento con la SP143 (Bretella Lancia NSA12) e la A4. Gli interventi si articolano in 3 lotti, dei quali solo il primo risulta ultimato. Gli altri due lotti sono:

1. Lotto 1: la strada "della Polla" Ponderano-Cerrione e compresa tra le intersezioni delle provinciali Sandigliano-Borriana e Vergnasco-Cerrione
2. Lotto 2: congiunzione tra la bretella Lancia, la SP143 Biella-Santhià e la provinciale Vergnasco-Cerrione nei pressi del Municipio in località Zegna.

Nel 2025 è stato consegnato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del lotto 2 per un importo complessivo di €. 14.937583,41 attualmente è in corso la procedura di Verifica e la Validazione preliminare alla sua approvazione prevista a gennaio 2026.

Il progetto comprende il PFTE della rotonda di innesto in corrispondenza del Municipio di Cerrione, intervento per il quale è stata sottoscritta una convenzione con la Regione Piemonte per la sua realizzazione entro il 2028 il cui costo ammonta a €.1.766.860,73.

È stato confermato l'incarico di aggiornamento del progetto definitivo del Lotto 2; nel 2025 le attività progettuali hanno incluso rilievi, verifiche strutturali e aggiornamento degli elaborati per l'adeguamento alle norme vigenti.

Restano confermati i 300.000 € per la progettazione del Lotto 2 (finanziamento regionale), ma non risultano coperture per la realizzazione dei lavori dei Lotti 2 e 3.

• **SP230 DI MASSAZZA STRADA TROSSI**

Il progetto prevede la messa in sicurezza, riduzione della congestione del traffico e migliore accesso alle aree commerciali e urbane 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.

Gli interventi principali includono:

- Allargamento delle carreggiate per ospitare due corsie con doppio senso di marcia e spartitraffico centrale.
- Creazione di rotatorie nelle intersezioni più critiche per limitare le svolte a sinistra, che rappresentano una delle principali cause di incidenti.
- Realizzazione di baie di sosta esterne per fermate autobus, evitando interferenze con il traffico.
- Attraversamenti pedonali sicuri, con aree di sosta centrali per dividere le carreggiate.
- Preservazione delle aree di parcheggio adiacenti alle attività commerciali.

A valle degli adeguamenti progettuali del 2024, nel 2025 è proseguito l'aggiornamento del progetto definitivo, con particolare attenzione agli innesti sulla SP64, agli adeguamenti viari connessi e alla predisposizione degli atti per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Parallelamente, sono stati completati gli adempimenti tecnico-amministrativi propedeutici al passaggio alla fase di gara.

L'obiettivo operativo rimane quello di attivare le procedure di cantiere entro la fine del 2025, in lieve ritardo rispetto al cronoprogramma precedente.

• **AUTOSTRADA A33 ASTI-CUNEO**

Nel cuneese semaforo verde per il completamento dell'ultimo lotto dell'autostrada A33 Asti-Cuneo. Dal 30 dicembre 2025, l'autostrada è interamente percorribile grazie all'apertura al traffico dell'ultimo lotto tra Alba Ovest e Cherasco. La cerimonia di inaugurazione si è svolta a Cherasco alla presenza del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e del Presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio, insieme agli assessori regionali, ai rappresentanti delle Province di Asti e Cuneo, dei Comuni coinvolti e ai vertici della società Asti-Cuneo, concessionaria della tratta. La tratta di 5 km è percorribile interamente su un'unica corsia per senso di marcia, senza pedaggio (che poi a regime sarà a pagamento con il sistema free-flow). Ad aprile 2026 è atteso il completamento della

seconda carreggiata da parte di Itinera. Da realizzare resteranno poi ancora l'adeguamento dei 5,1 km della tangenziale di Alba, destinati a divenire parte dell'opera, e i circa 43 milioni di euro di opere di compensazione destinate in particolare alla Provinciale 7 e ai collegamenti tra l'Albese e il Braidese. L'importo totale dell'infrastruttura completa ammonta a 1,457 miliardi di euro.

- **TANGENZIALE SUD-OVEST DI ASTI**

Nell'astigiano, per quanto riguarda il completamento sud-ovest della tangenziale di Asti, nel 2025 è stato completato lo studio del tracciato scelto dal Comune e predisposti gli atti per l'avvio delle procedure autorizzative e di appalto. Le amministrazioni locali e ANAS lavorano all'aggiornamento del PFTE e degli elaborati ambientali, coordinate con l'avanzamento dell'A33 (conclusa a fine 2025) e dei nodi di connessione (viadotto sul Tanaro, doppia galleria Valle San Pietro) e degli attraversamenti ambientalmente sensibili (SIC Stagni di Belangero), includendo analisi di sostenibilità e valutazioni di impatto in coerenza con le richieste degli enti. Sono in corso gli affinamenti geometrici su gallerie/viadotti e sugli svincoli di innesto con SR10 e A33. I costi ammontano a 190 milioni di euro di cui 40 milioni provenienti dal CIPESS e 104 milioni dal Contratto di Programma MIT-ANAS 2024. La parte residua è in corso di definizione tra MIT, ANAS e Regione, con possibile ricorso a ulteriori fondi nazionali/UE per completare la copertura dell'intervento.

In parallelo ANAS ha eseguito interventi sulla tangenziale esistente (varato ad aprile 2025 il nuovo viadotto e prove di carico a giugno 2025), con riaperture progressive nell'estate 2025: attività utili a garantire la continuità della mobilità nell'area astigiana in vista del nuovo tracciato.

- **SP592 NIZZA MONFERRATO-CANELLI**

Proseguono i lavori per l'ammodernamento e messa in sicurezza sulla SP592 Nizza Monferrato-Canelli. Nel 2025 la Provincia di Asti ha confermato la priorità degli interventi di messa in sicurezza sulla SP592 Nizza Monferrato-Canelli e sul nodo con la SS456 Var 'di Nizza', coordinando le attività con i lavori ANAS sulla Variante di Nizza e con i flussi di traffico dell'area del Belbo.

Proseguono gli aggiornamenti tecnico-amministrativi nell'ambito del Programma Triennale LL.PP. per la chiusura delle pratiche e l'eventuale attivazione di lavorazioni accessorie su SP592/innesti con SS456 Var. Confermati nel 2025 i 200.000 euro a valere su FSC 2014-2020 (Delibere CIPE 98/2017, 12/2018) per opere su SP592/SS456/SP58; non risultano però nel 2025 nuovi importi formalizzati dedicati al tratto SP592 Nizza-Canelli.

- **SS457 VARIANTI CASTELL'ALFERO E CALLIANO**

Non risultano avanzamenti sul progetto di Variante alla SS457 a Castell'Alfero e Calliano, bloccata per la totale assenza di risorse disponibili.

- **AUTOSTRADA A21: NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE VILLAFRANCA D'ASTI**

Notizie positive per quanto riguarda il progetto di nuovo casello autostradale lungo la A21 Piacenza-Brescia a Villafranca d'Asti. La concessionaria autostradale Itp Spa sta lavorando al progetto del casello che è stato concluso nel 2025. Successivamente si aprirà la fase autorizzativa e la definizione del piano finanziario. La realizzazione del nuovo casello è fondamentale per garantire un veloce collegamento tra la Valtriversa e le aree limitrofe con il capoluogo e il Cardinal Massaia decongestionando il tratto della statale 10 che collega Asti e Torino ed è interessata giornalmente dal passaggio dei mezzi pesanti. La realizzazione del casello farebbe da volano, sia per lo sviluppo economico, sia sotto il profilo turistico.

5.1.7. I NODI URBANI

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

- **LINEA 1 METROPOLITANA DI TORINO**

Permangono i rallentamenti per l'apertura della tratta Collegno-Cascine Vica lungo la linea 1 della metropolitana, il prolungamento ovest che attraversa in galleria il territorio dei comuni di Collegno e Rivoli, per una lunghezza complessiva di 3,4 km. Rischia di slittare al 2028 (o forse addirittura al 2030) l'inaugurazione della nuova tratta a causa della crisi finanziaria che sta attraversando l'azienda appaltatrice. Lungo questo percorso sono state realizzate quattro nuove stazioni: Certosa, Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica. La fermata Certosa costituisce 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: lavori completati all'86%;
- Lotto 2 Collegno – Cascine Vica: lavori completati al 75%;

A metà luglio 2025 la Regione ha confermato l'adozione del DPCM con assegnazione di 8,5 mln di euro utili al completamento dell'opera.

I costi totali della tratta ammontano a 328 milioni di euro, di cui:

- 124 milioni di euro per il tratto Fermi-Collegno Centro;
- 148 milioni per il tratto Collegno Centro-Cascine Vica;
- 57 milioni di euro per l'acquisto di otto nuovi treni.

- **LINEA 2 METROPOLITANA DI TORINO**

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.

Nel 2025 il Commissario straordinario per la Linea 2 ha avviato e regolato, con ordinanze dedicate, la procedura competitiva per le opere di sistema e fornitura del materiale rotabile sulla tratta Rebaudengo-Politecnico (indizione e avvio fasi di gara), nonché gli atti sul trasferimento delle risorse statali alla Città di Torino. Infra.To ha pubblicato le specifiche tecniche per treni e segnalamento (CBTC) e il quadro di gara unico treni+sistemi, confermando la configurazione della linea a 'Y' e l'impostazione per lotti funzionali. Sempre nel 2025 sono stati consolidati gli elaborati della tratta Rebaudengo-Politecnico e pubblicate le ordinanze commissariali per il prosieguo delle procedure (sistemi e MR). Sono state inoltre avviate le procedure di concorso internazionale di idee per architettura e design di linea (Appalto 3/2025), con attività di dettaglio su stazioni e interfacce impiantistiche (CBTC, alimentazione, OCC).

Per il 2026 l'obiettivo è avviare la gara per le opere civili (a inizio anno), entro il primo trimestre avviare i cantieri propedeutici alla realizzazione dell'opera e in autunno avviare i cantieri. La conclusione e messa in esercizio è prevista per la fine del 2032.

Per quanto riguarda il piano finanziario dell'opera, l'intero tracciato ha un costo complessivo di 3,7 – 4 miliardi di euro, di cui:

- 450 milioni di euro per la realizzazione della tratta Porta Nuova – Politecnico;
- 2.521 milioni di euro per la progettazione (21 milioni) e realizzazione (2,5 miliardi) della tratta Politecnico-Anselmetti.

• **PASSANTE FERROVIARIO DI TORINO**

Sul passante di Torino (nuova relazione SFM5 - S. Luigi Orbassano – Torino Porta Susa – Torino Stura) gli interventi consistono nella realizzazione di nuove fermate del SFM di Torino:

- «Borgata Quaglia – Le Gru» all'interno del Comune di Grugliasco; l'attivazione della fermata è collegata all'attivazione del servizio SFM5;
- Torino San Paolo, sulla linea tra Bivio Crocetta e Torino Orbassano, a servizio della relazione SFM5;
- Torino S. Luigi Orbassano, a servizio dell'Ospedale S. Luigi, dove si attesterà la nuova linea SFM5 da/per Torino Stura;
- Buttigliera Alta – Ferriera ubicata nel comune di Buttigliera è funzionale al servizio ferroviario SFM3;
- Opere di completamento delle fermate di Dora e Zappata.

Per quanto riguarda lo stato avanzamento lavori:

- Fermata San Luigi di Orbassano e linea SM5: lavori in corso.
- Fermata Torino San Paolo su linee SFM5 e SFM3: è stata ultimata la Progettazione Esecutiva della fermata su linea SFM5 a cura dell'appaltatore, sono in corso le attività di verifica.
- Fermata su linea SFM3: ultimato l'iter autorizzativo, sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio dell'attività negoziale della fermata su linea SFM3.
- Fermate Borgata Quaglia-Le Gru: ultimata la verifica della Progettazione Esecutiva a cura dell'Appaltatore, a maggio 2025 è avvenuta la consegna dei lavori, attualmente in corso.
- Fermate Torino Dora e Torino Zappata: a novembre 2024 è stata avviata l'attività negoziale, si dovrà procedere con una nuova gara in quanto l'offerta economica è stata ritenuta inammissibile. RFI ha deciso di non procedere con l'avvio di una nuova procedura di gara; pertanto, nel mese di agosto 2025 è stata avviata la Progettazione Esecutiva.
- Nuova fermata di Buttigliera Alta – Ferriera: a dicembre 2023 sono stati consegnati i lavori, le principali lavorazioni in corso riguardano:
 - Bonifica da Ordigni Bellici
 - Risoluzione interferenze su sottovia della Torre
 - Sondaggi archeologici propedeutici agli scavi di qualsiasi natura
 - Avviati i lavori del parcheggio

I costi totali ammontano a 186,5 milioni di euro di cui reperiti 184,1 milioni.

Sulla linea si segnalano ulteriori ritardi nei lavori di conclusione della stazione Rebaudengo- Fossata la cui ultimazione continua a slittare ed ora è fissata alla primavera 2026 a causa di frequenti atti vandalici. I lavori per completare la nuova stazione sono sostanzialmente due: 1. il completamento del fabbricato e delle quattro uscite per i passeggeri, pensiline comprese; 2. l'ultimazione dell'impiantistica civile, comprese le porte anti-intrusione, i sistemi anti-incendi e le telecamere di sorveglianza. A questi si aggiungeranno la sostituzione delle scale mobili e la posa di nuovi ascensori nei sotterranei.

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, Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa 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.

- **TANGENZIALE EST DI TORINO**

Si registrano segnali di avanzamento relativamente al progetto di completamento ad est della tangenziale di Torino. Il dossier sulla Gronda Est è arrivato sul tavolo della Regione e nel luglio 2025 si è tenuta una riunione tecnica tra Regione Piemonte, Città Metropolitana, Comuni coinvolti e progettisti dello studio Meta, incaricato di redigere il pre-studio di fattibilità della nuova infrastruttura. Al momento sul tavolo ci sono quattro ipotesi di tracciato: varianti che si combinano tra loro e che tengono conto delle osservazioni raccolte durante i tavoli territoriali degli ultimi mesi. Entro la fine 2025 è atteso il pre-studio e a quel punto spetterà a Regione e Città Metropolitana individuare il tracciato definitivo, sul quale sarà sviluppato il PFTE, atteso per giugno 2026. In questa fase, i progettisti hanno fornito solo una stima di massima: il costo complessivo dell'opera potrebbe andare da un minimo di oltre 500 milioni ad un massimo di 800 milioni di euro, a seconda del tracciato scelto e della complessità delle opere.

- **TANGENZIALE DI TORINO: AMMODERNAMENTO E REALIZZAZIONE 4° CORSIA**

Sulla tangenziale di Torino nel 2025 si sono realizzati interventi di ammodernamento, in particolare su barriere e opere d'arte, che proseguiranno anche nel 2026. Esempi puntuali sono gli interventi su

barriere laterali di sicurezza sulla A55 Tangenziale Sud con scadenze lavori/limitazioni fino al 30/06/2026, e proroghe di ordinanze su tratti della Diramazione di Moncalieri con scadenze fino al 30/06/2026 / 30/04/2026 (a seconda dell'ordinanza). Si segnala l'aggiornamento di governance: dal 1° dicembre 2024 ATIVA non è più concessionaria della A55 e la gestione è in capo a ITP – Ivrea Torino Piacenza S.p.A., che nel 2025 ha dichiarato di proseguire gli interventi di ammodernamento/adeguamento già avviati.

Nel 2025 è inoltre riportata l'introduzione di un sistema di esazione free flow anche sulla A55, elemento che impatta la roadmap 2026 (fase di implementazione/messa a regime).

Nessun aggiornamento, invece, riguardo la realizzazione della 4° corsia.

- **NUOVA ROTATORIA PIAZZA BALDISSERA**

Piazza Baldissera muterà il suo aspetto, da rotatoria a incrocio controllato da sei semafori per gestire in maniera ottimale i flussi di traffico (attualmente di oltre 5mila auto all'ora).

Attorno, negli spazi tra le diverse strade convergenti nell'intersezione, saranno realizzate una serie di piazze pedonali con pavimentazione permeabile e illuminate, con aree verdi, panchine, aree di sosta per le bici e, eventualmente, con piccoli chioschi. La nuova soluzione, secondo un accurato studio sul traffico che accompagna il progetto mira a ridurre i tempi di attraversamento dello snodo. La gestione dell'intersezione sarà affidata integralmente a un impianto semaforico a gestione dinamica che consentirà di controllare l'andamento dei flussi di traffico veicolari, pedonali e ciclabili, oltre che quelli della linea 10 del tram. Ogni carreggiata, sarà dotata di una corsia diretta per consentire di effettuare la manovra di svolta a monte dell'intersezione senza dover impegnare l'incrocio. Inoltre, agevolando l'intermodalità con il servizio ferroviario metropolitano e garantendo la sicurezza degli attraversamenti ciclo e pedonali del nodo e la loro interconnessione con la rete pedonale e ciclabile della città, verrà incentivato l'utilizzo del trasporto pubblico e resa più sicura la mobilità dolce. Saranno realizzati percorsi tattili con connessione alle fermate del trasporto pubblico e i nuovi dispositivi semaforici saranno dotati degli ausili acustici funzionali anche per le persone ipovedenti. La spesa complessiva dell'intero intervento è di 7,5 milioni di euro finanziati per 4,5 milioni con fondi della Città e per 3 milioni di euro con le risorse assegnate dal PN Metro Plus. I lavori, iniziati a marzo 2025 dovrebbero essere completati entro maggio 2026 come previsto dal cronoprogramma.

- **NUOVI SOTTOPASSI MARONCELLI E SPEZIA**

Sui progetti dei nuovi sottopassi Maroncelli e Spezia non si registra nessun avanzamento nel 2025.

- **LINEA FERROVIARIA CHIVASSO-IVREA-AOSTA**

Per quanto riguarda le opere ferroviarie connesse al capoluogo torinese, semaforo verde per la linea Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta. Il progetto prevede interventi infrastrutturali negli impianti lungo l'intera linea per il conseguimento di velocizzazioni e movimenti contemporanei tra treni e il contestuale miglioramento dell'accessibilità in stazione attraverso nuovi sottopassi e innalzamento marciapiedi nelle località di Nus, Hone Bard, Montanaro e Strambino. È previsto inoltre il completo rinnovo tecnologico del sistema di protezione della marcia treno telecomando e la progettazione definitiva per la futura elettrificazione della linea, nonché prime valutazioni sugli interventi alle opere d'arte per l'innalzamento della velocità massima del tracciato.

A causa del numero di lavori in corso in Piemonte e Valle d'Aosta, al fine di compatibilizzare gli interventi alle stazioni di Strambino e Montanaro ai restanti lavori in corso sul territorio, si è optato per adottare alcune modifiche progettuali che consentiranno di eseguire gran parte degli interventi alle suddette stazioni nel corso di una interruzione continuativa di 45 giorni nel periodo febbraio-aprile 2026. Tale modalità realizzativa è stata concordata con le Regioni Valle d'Aosta e Piemonte.

Il termine dei lavori previsto per giugno 2026, in linea con le previsioni del PNRR. I lavori relativi al sistema della marcia treno (SCMT) sulla tratta Ivrea- Aosta saranno effettuati nel corso dell'interruzione continuativa 2024-2026 per l'elettrificazione della stessa. Sono in corso valutazioni (prefattibilità) sugli interventi alle opere d'arte per l'istituzione del rango C sulla linea Chivasso – Aosta. Per quanto riguarda l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta è stata approvata la Progettazione esecutiva, a giugno 2024 sono stati consegnati i lavori, attualmente in corso. La conclusione dei lavori di elettrificazione è prevista per giugno 2026 e un costo complessivo di 171,9 milioni di euro, interamente reperiti grazie alle risorse PNRR.

Per quanto riguarda i lavori di potenziamento dell'intera linea Chivasso-Aosta, ad ottobre 2024 è stato siglato un Protocollo di Intesa tra RFI, Regione Autonoma Valle d'Aosta e Regione Piemonte per la definizione degli scenari di sviluppo dei traffici sulla linea e la conseguente individuazione di possibili interventi di potenziamento tecnologico e infrastrutturale.

Il Protocollo prevede un'analisi congiunta su:

- domanda di mobilità passeggeri lungo la relazione Aosta-Torino - con esplicitazione delle principali relazioni e dei relativi volumi;
- potenziale sviluppo di traffici ferroviari lungo la direttrice ferroviaria Chivasso – Ivrea – Aosta, includendo anche il business merci.

Gli esiti di tale analisi, conclusa a metà 2025, hanno costituito la base per la definizione di un preliminare modello di esercizio per il trasporto pubblico locale atteso su ferro, con un orizzonte post

2030, e hanno permesso di individuare i possibili interventi tecnologici e/o infrastrutturali, atti a valorizzare l'attuale tracciato della linea Chivasso-Aosta.

Gli elementi raccolti sono confluiti nel Quadro Esigenziale, redatto da RFI, necessario per la stesura Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), avviato nel 2025 con previsione di ultimazione entro il primo semestre 2027.

- **LINEA FERROVIARIA TORINO-PINEROLO**

La linea è da tempo oggetto di studi inerenti a un possibile raddoppio, con soppressione dei PP.LL., finalizzato all'incremento della capacità della linea e al miglioramento della regolarità sulla stessa. Già a partire dal 2011 RFI, in seguito ad accordi con Regione Piemonte risalenti al 2007, ha sviluppato fino al grado definitivo una progettazione inerente a tali interventi di potenziamento. Il progetto, poi sottoposto a VIA, non è stato approvato sia a causa dei costi ritenuti elevati da Regione che per problematiche nell'attraversamento in superficie del comune di Nichelino; sono state quindi avanzate ulteriori ipotesi di interramento della linea, che permettesse sia di evitare gli espropri che ricucire il tessuto urbano e viario.

Tali problematiche hanno spinto a preferire, almeno come fase prioritaria, la soppressione dei PPLL; questa attività è stata oggetto di assegnazione di fondi FSC che sono stati utili nel cofinanziamento della soppressione del PL alla progressiva km 5+806 nel comune di Vinovo, accordato all'inizio del 2023, attualmente in fase di realizzazione. In quella occasione sono stati individuati altri PL definiti prioritari ma che risultano ad oggi privi di risorse.

Il raddoppio della linea con soppressione dei PP.LL. sulla stessa è stata inoltre richiesto da Regione Piemonte nell'ambito del Tavolo Tecnico d'Ascolto nelle edizioni del 2018, 2019 e 2023, iniziativa promossa da RFI e MIT a favore della raccolta di proposte ed esigenze provenienti dagli Stakeholder, con specifico riguardo alla progettazione già realizzata da RFI. Nel 2024 la Regione Piemonte ha richiesto nuovamente la soppressione dei PP.LL. sulla linea Torino – Pinerolo ma con specifico riferimento alla tratta da Airasca a Piscina. Gli interventi sono stati oggetto di accordi tra RFI e Regione e attualmente sono in pendenza due opere di risoluzione dei PP.LL. alle progressive km 16+317, 21+422 e 21+833.

In considerazione di quanto suddetto e tenuto conto che l'Appendice 10 del Contratto di Programma parte Investimenti tra RFI e MIT include fra i Documenti di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) da avviare il "raddoppio della linea Torino-Pinerolo", RFI ha completato il Quadro Esigenziale finalizzato alla redazione del DocFAP del raddoppio della Torino-Pinerolo con annessa ipotesi di riattivazione della linea Pinerolo-Torre Pellice. Il DocFAP è stato avviato nel II semestre del 2024; gli

scenari di potenziamento che verranno analizzati riguardano il raddoppio, integrale o parziale, fra le stazioni di Moncalieri Sangone e Pinerolo, con annessa soppressione dei PP.LL. nelle tratte oggetto di raddoppio, e interventi di accessibilità legati alla realizzazione dei sottopassi nelle località attualmente sprovviste. Il documento sarà corredato da un preliminare studio di traffico, che valuterà l'effettiva domanda espressa dal territorio da porre a base del futuro modello di offerta fra Torino e Pinerolo, nonché da un'analisi costi-benefici che evidenzierà lo scenario di potenziamento vincente tenuto conto dei costi di intervento, della redditività e sostenibilità trasportistica e degli effettivi benefici sulla collettività. La conclusione del DocFAP è prevista nel 2026.

• **LINEA FERROVIARIA PONT-RIVAROLO-CHIERI**

Nell'area del canavese e, in particolare, sulla ferrovia Canavesana Pont-Rivarolo-Chieri, procedono i lavori per l'elettrificazione della tratta Rivarolo-Pont e l'installazione del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT). Questi interventi, finanziati con 34 milioni di euro provenienti dal PNRR, sono programmati per concludersi a giugno 2026, rispettando le scadenze imposte dai fondi europei.

Principali attività previste:

- Elettrificazione 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.

• **PROGETTO INTERCONNESSIONE ALTA VELOCITA' A CHIVASSO**

A Chivasso il progetto di interconnessione con l'Alta Velocità risulta in stallo: nel 2025 non risultano avviate nuove fasi operative per la realizzazione della stazione e il progetto rimane allo stadio progettazione preliminare e la prossima fase continua a essere individuata nell'avvio della progettazione definitiva, subordinata al reperimento della copertura finanziaria. Le risorse

infrastrutturali lungo l'asse Chivasso–Aosta risultano concentrate sugli interventi prioritari di elettrificazione e potenziamento della tratta Ivrea–Aosta, in corso dal 2024 al 2026, mentre la stazione “Porta Canavese, Monferrato e Valle d’Aosta” resta inserita nei documenti strategici come opera di interesse, ma senza passaggi formali di avanzamento nel 2025.

- **NODO IDRAULICO DI IVREA**

Per quanto riguarda il nodo idraulico di Ivrea, nel corso del 2025 risulta confermata la progettazione definitiva dei tre lotti autostradali e della ricostruzione del ponte sul rio Ribes, comprensiva degli aggiornamenti introdotti nel 2024.

L'avvio dei lavori era previsto nel 2025 ma le gare di appalto per i tre lotti funzionali risultano ancora in preparazione e non emergono, nelle fonti pubbliche, atti formali di avvio dei lavori. Il nodo è inserito tra gli interventi che il nuovo concessionario autostradale dovrà assumere nell'ambito della convenzione per la Torino–Quincinetto, ma al 2025 si continua a parlare di cronoprogrammi e di fondi europei senza che sia stata ancora fissata una data certa di apertura dei cantieri.

Sul piano autorizzativo, resta valido il Decreto di Compatibilità Ambientale n. 2 del 12 gennaio 2015, prorogato con D.M. n. 116 del 1° giugno 2020, la cui efficacia è estesa fino al 10 febbraio 2025: tale condizione consente l'avvio delle opere entro tale orizzonte temporale, subordinatamente al reperimento delle risorse finanziarie e al completamento delle procedure di gara. Sempre nel 2025, è stato inoltre aggiornato e pubblicato da ITP S.p.A. il Piano di Monitoraggio Ambientale del nodo idraulico, in ottemperanza alle prescrizioni ministeriali. Non risultano tuttavia introdotte varianti sostanziali di tracciato o di soluzione tecnico-idraulica rispetto al progetto precedentemente approvato. Permangono le criticità legate al finanziamento degli interventi del valore complessivo di 257 milioni di euro.

- **SP 565 PONTE PRETI**

Semaforo giallo per il rifacimento del Ponte Preti sulla SP565: a dicembre 2024 è stato presentato in Senato un emendamento per estendere al 31/12/2025 il termine utile per l'utilizzo delle risorse, misura poi accolta nel quadro delle proroghe nazionali approvate a inizio 2025.

A valle degli adeguamenti progettuali del 2024, nel 2025 è proseguito l'aggiornamento del progetto definitivo, con particolare attenzione agli innesti sulla SP64, agli adeguamenti viari connessi e alla predisposizione degli atti per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Parallelamente, sono stati completati gli adempimenti tecnico-amministrativi propedeutici al passaggio alla fase di gara.

Nel corso del 2025 è inoltre in atto il riallineamento delle competenze verso ANAS, mentre la Città Metropolitana di Torino continua a operare come stazione appaltante per gli atti già avviati e come soggetto di raccordo istituzionale tra gli enti coinvolti.

L'obiettivo di attivare le procedure di cantiere entro la fine del 2025 non è stato realizzato e a febbraio 2026 è stata data notizia di una ulteriore proroga che stabilisce che il nuovo termine per l'accesso ai fondi statali è stato spostato dal 31/12/2025 al 30/06/2026.

- **VARIANTE ALLA SP460 LOMBARDORE-FRONT-BUSANO**

La progettazione definitiva della variante alla SP460 è stata completata e finanziata interamente con fondi del PNRR, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico lungo l'asse viario che collega l'area metropolitana torinese all'Alto Canavese.

Il primo lotto, relativo al tratto Lombardore–Front, è stato successivamente sottoposto a una fase di adeguamento progettuale, finalizzata a recepire le più recenti normative tecniche e a ottimizzare le soluzioni infrastrutturali previste. Gli interventi comprendono:

- la realizzazione di una carreggiata dimensionata per il traffico pesante;
- la costruzione di rotatorie strategiche volte a migliorare i flussi veicolari e la sicurezza;
- l'introduzione di soluzioni tecniche di mitigazione ambientale per ridurre l'impatto su aree agricole e residenziali.

Il bando per l'assegnazione dei lavori era inizialmente previsto entro settembre 2024, ma le successive attività amministrative hanno determinato uno slittamento delle tempistiche operative.

Nel 2025, la Città Metropolitana di Torino ha avviato la procedura per il Progetto n. 134/2025 – Variante alla SP460 Lotto I (Lombardore–Salassa/Front), pubblicando gli atti di gara per i servizi tecnici e avviando le relative fasi di affidamento. Con Determinazione a contrarre del 6 marzo 2025, è stata indetta la procedura per i servizi tecnici del Lotto I, e il 22 aprile 2025 è stata nominata la commissione giudicatrice incaricata della valutazione delle offerte. Le attività progettuali in corso nel 2025 sono orientate all'adeguamento finale degli elaborati, alla verifica di conformità normativa e tecnico-amministrativa, e alla chiusura delle istruttorie propedeutiche all'avvio delle gare per i lavori.

Il passo successivo sarà l'appalto integrato delle opere e dovrebbe concludersi in autunno. Lato economico i circa 31 milioni messi sinora a disposizione dal Governo non coprono il costo stimato dell'opera, che sarà fissato definitivamente una volta completata la progettazione.

- **LINEA FERROVIARIA BIELLA-NOVARA**

Spostandoci nell'area del novarese, biellese e vercellese e con riferimento alle opere ferroviarie, semaforo giallo per l'elettrificazione della linea Biella- Novara. Nel novembre 2024 è stata firmata la convenzione tra Regione Piemonte e Ministero per l'intervento di elettrificazione e ammodernamento della linea ferroviaria, che prevede:

- lo sviluppo della progettazione (PFTE) per l'elettrificazione della tratta Novara-PM Agognate;
- la posa dei supporti trasmissivi in fibra ottica per il comando e controllo degli enti di linea;
- la predisposizione della sottostazione elettrica (SSE) di Novara;
- l'attrezzaggio con SCMT in luogo dell'attuale SSC sulla tratta Novara-PM Agognate.

Entro l'estate 2025 era atteso il progetto di elettrificazione della tratta, in assenza del quale non è possibile avviare la fase di ricerca dei fondi per avviare l'opera.

In particolare, si segnala:

- Progettazione dell'elettrificazione della tratta Biella-PM Agognate: la progettazione ha richiesto approfondimenti alle opere d'arte che ha determinato una protrazione dei tempi;
- Posa dei supporti trasmissivi in fibra ottica: previsto entro il 2026;
- Predisposizione della sottostazione elettrica (SSE) di Novara: in approfondimento contestualmente al progetto di elettrificazione;
- Attrezzaggio con SCMT della tratta Novara-PM Agognate: previsto entro il primo semestre 2026.

I costi complessivi per gli interventi di cui sopra ammontano a 4,6 milioni di euro, interamente reperiti; mentre per la quantificazione dei costi di elettrificazione bisognerà attendere la conclusione del progetto, anche se i milioni necessari stimati dovrebbero essere vicini ai 150, come riportato in un documento della Regione Piemonte, interamente da reperire.

- **LINEA FERROVIARIA BIELLA-SANTHIA': AMMODERNAMENTO**

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. Sono stati avviati anche i lavori di ristrutturazione del fabbricato viaggiatori di Santhià a gennaio 2026 e saranno terminati non prima del 2027.

- **LINEA FERROVIARIA BIELLA-SANTHIA': PROGETTO FERMATA ALTA VELOCITA'**

In stallo il progetto di interconnessione con l'Alta Velocità della linea Biella-Santhià in località Brianco. L'obiettivo sarebbe di assicurare un collegamento diretto con Milano e l'integrazione alle reti TEN-T.

Nel 2025 vi è stato l'aggiornamento del quadro esigenziale e dello studio di fattibilità con analisi trasportistica e layout del raccordo (≈5 km) verso la AV Torino–Milano, riqualificazione della fermata Brianco e verifiche di compatibilità. Le attività sono propedeutiche all'eventuale PFTE.

- **TANGENZIALE DI NOVARA**

Relativamente al completamento della tangenziale di Novara nel 2025 sono state realizzate opere di raccordo, impianti e collaudi: tra marzo e giugno si sono verificate diverse chiusure temporanee per lavori di rifacimento dell'impianto di illuminazione, interventi di collegamento tra il nuovo asse in costruzione e la viabilità esistente (pavimentazioni, illuminazione, raccolta acque) e nel mese di giugno sono state effettuate le prove di carico sul viadotto in costruzione che scavalca la SS229, con chiusura temporanea della SS229 per consentire le attività in sicurezza.

Il termine lavori, precedentemente fissato nell'estate 2025, è ora fissato all'estate 2026 a causa di causa problemi con le barriere laterali: la revisione progettuale ha richiesto più tempo del previsto per via della difficoltà di approvvigionamento in tempi brevi dei presidi individuati. Al fine di risolvere l'impasse nei tempi più rapidi possibili, anche in considerazione dell'imminente completamento di tutti gli altri interventi in progetto, si è reso necessario effettuare ulteriori approfondimenti su modelli diversi di barriere con pari requisiti di sicurezza.

- **SUPERSTRADA NOVARA-VERCELLI**

Per quanto riguarda la realizzazione della superstrada Novara- Vercelli si registrano alcuni ritardi nell'iter di realizzazione dell'opera. La prossima fase riguarda il passaggio dal PFTE approvato al progetto definitivo/esecutivo del primo lotto e l'avvio delle procedure di gara. Il cronoprogramma di riferimento prevede vi fosse l'approvazione l'avvio dei lavori nel 2025 e conclusione intorno alla metà del 2029, con un primo lotto compreso tra lo svincolo di Borgo Vercelli/Vercelli Est e Ponzana (Comune di Casalino). Al 2025 non risultano però ancora comunicazioni pubbliche che certifichino l'effettivo avvio dei cantieri, che resta quindi un obiettivo programmato più che un dato realizzato. Il costo complessivo stimato rimane dell'ordine di 209 milioni di euro, confermato nelle diverse fonti istituzionali e di stampa. La copertura finanziaria risulta parziale: inizialmente è stato approvato un contributo di 50 milioni di euro per un primo lotto dell'opera, richiesto dalla Regione e approvato dal CIPESS a valle della progettazione di fattibilità; successivamente, con il Contratto di Programma Governo–ANAS approvato dal CIPESS il 21 marzo 2024, vengono stanziati 74 milioni di euro per il primo lotto della superstrada Novara-Vercelli, per la prima volta inserita in modo organico nella pianificazione nazionale delle opere ANAS. Considerando queste informazioni, al 2025 la copertura finanziaria

riguarda solo il primo lotto (circa 8 km), mentre la quota residua per il completamento dei restanti tratti rimane da reperire.

- **TANGENZIALE DI FOSSANO**

Nel cuneese si segnala positivamente il 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. Il 22/01/2026 Anas ha riaperto il viadotto Centallo della Tangenziale di Fossano in direzione Asti, con il ripristino del transito dei mezzi pesanti sull'intero tracciato, compreso il tratto terminale tra lo svincolo di Villafalletto e località San Sebastiano, che è tornato percorribile in entrambe le direzioni con una corsia per senso di marcia.

- **TANGENZIALE DI CUNEO**

Non risultano avanzamenti per la tangenziale di Cuneo. Il quadro "di sistema" nel 2025 ha messo al centro il completamento dell'A33 Asti-Cuneo e le relative procedure, mentre per il completamento della tangenziale non emergono segnali equivalenti di avanzamento.

- **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. Il progetto si articola in 3 lotti costruttivi: il lotto 1, che collega la SP 661 e la SP129 (Casello di Carmagnola) e i lotti 2 e 3, circa 7 km che si sviluppano dal Casello di Carmagnola verso Carignano sulla SP 20.

A settembre 2025 si è tenuto un incontro tra Regione e Anas dedicato al progetto di tangenziale in cui è stata evidenziata ad Anas la necessità di completare la progettazione. Attualmente il lotto 1 è contenuto nel piano economico finanziario di Autostrada dei Fiori in attesa di approvazione da parte del Ministero dei Trasporti. Per i lotti restanti 2 e 3, circa 7 chilometri che si sviluppano dal casello di Carmagnola verso Carignano sulla sp20, la Città metropolitana di Torino ha redatto un piano economico-finanziario, pagato dalla Regione nel 2021 con 250.000 euro, e una stima di costo di realizzazione dell'opera di circa 62 milioni. All'interno della convenzione, attesa entro il 2025, la

Regione metterà a disposizione di Anas il documento, in modo che la società possa procedere all'attivazione dell'iter procedurale con l'apertura della conferenza dei servizi.

Sulla base del Progetto Esecutivo predisposto da ADF per il lotto 1 e di un aggiornamento sviluppato da Città Metropolitana di Torino datato 2024 dell'originario progetto preliminare per i lotti 2 e 3, si riporta di seguito una sintesi del quadro economico complessivo dei costi previsti per la realizzazione dell'opera:

- Totale lavori a base di gara (lotti n.1 ADF) € 30.611.471,56 (di cui € 30.111.471,56 a carico di ADF ed € 500.000,00 a carico di Regione Piemonte)
- Totale lavori a base di gara (lotti n.2 e n.3) € 61.500.000,00 (finanziamento ancora da definire, progettazione a carico di Anas)
- Totale complessivo (lotti n. 1 n.2 e n.3) € 92.111.471,56

Al momento non è disponibile un cronoprogramma in merito ai tempi di esecuzione. In particolare, per quanto riguarda il lotto 1, per il quale è già disponibile un progetto esecutivo cantierabile, l'inizio dei lavori è legato all'inserimento dell'opera nel nuovo Piano Economico Finanziario di ADF che attualmente è in discussione presso il MIT, nell'ambito del rinnovo delle concessioni autostradali.

• **BRETELLA AUTOSTRADALE PREDOSA-CARCARE-ALBENGA**

Nessun avanzamento sostanziale sul progetto di bretella autostradale Predosa-Carcare-Albenga nell'alessandrino. Nel 2025 era atteso l'avvio della progettazione definitiva. Risulta in corso la rivalutazione progettuale da parte di Concessioni del Tirreno, con confronto con i territori annunciato nelle settimane successive; nei documenti di programmazione locale (DUP 2025–2027 Provincia di Savona) è riportata la prosecuzione delle valutazioni per la bretella Albenga–Carcare–Predosa e in pianificazione regionale (PRIIMT – Allegato VAS) la tratta è a livello programmatico con tracciato “da individuare” e iter ambientale VIA previsto.

Non emergono, infine, atti pubblici che attestino una copertura finanziaria già disponibile per l'intero intervento.

• **COLLEGAMENTO STRADALE ALBENGA-ALTARE** **NEW**

La bretella stradale Albenga-Altare è un progetto infrastrutturale, associato agli sviluppi sulla direttrice Predosa-Altare, ipotizzato per migliorare il collegamento tra la costa savonese e l'entroterra. L'opera è entrata nel monitoraggio di OTI Piemonte nel corso del 2025 e, pertanto, non è ancora possibile fare un bilancio puntuale sull'avanzamento.

- **NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI PREDOSA** **NEW**

Il nuovo casello autostradale “Alto Monferrato-Acqui Terme” sarà realizzato a Predosa lungo la A26, nel punto di intersezione con la diramazione D26 verso la A7 Milano–Genova. La posizione è considerata strategica perché collega direttamente Acqui Terme e l’Alto Monferrato ai principali assi di traffico tra Pianura Padana e porti liguri. Circa il 90% dei terreni è già disponibile, riducendo espropri e iter autorizzativi, mentre sarà necessaria la variante Predosa–Strevi per connettere rapidamente la città al nuovo svincolo. A gennaio 2026 è stato affidato alla Società Iniziative Nazionali Autostradali (Sina) l’incarico per il documento di fattibilità preliminare del nuovo casello. Il costo è stimato in circa 15 milioni di euro e sarà sostenuto da Autostrade per l’Italia; le opere accessorie saranno invece a carico degli enti locali, tramite fondi pubblici o strumenti finanziari dedicati. I tempi di realizzazione previsti sono tra 12 e 18 mesi.

L’infrastruttura dovrebbe ridurre i tempi di percorrenza, alleggerire la viabilità ordinaria e migliorare la sicurezza, ma soprattutto aumentare la competitività economica del territorio, favorendo turismo termale, agroalimentare e attività produttive grazie al collegamento diretto con porti, rete autostradale e polo logistico di Alessandria–Novi. Il progetto si integra inoltre con il potenziamento ferroviario legato al Terzo Valico dei Giovi e alla linea Genova–Acqui, configurando un sistema intermodale strada-ferrovia capace di ridurre l’isolamento dell’Alto Monferrato.

L’opera è entrata nel monitoraggio di OTI Piemonte nel corso del 2025

5.1.8. LE CONNESSIONI IMMATERIALI

Infine, per quanto riguarda le connessioni immateriali e i lavori di posa della Banda Ultralarga, per il Piemonte i dati (al 14 dicembre 2025) sono i seguenti:

- [930 Comuni con cantieri chiusi con collaudo certificato](#) (FTTH - lavori ultimati) dove gli operatori possono aprire il servizio (+137 rispetto al 2024);
- [344 Comuni con cantieri chiusi con collaudo certificato](#) (FWA - lavori ultimati) dove gli operatori possono aprire il servizio (+51 rispetto al 2024);
- [1070 cantieri chiusi](#) (+78 rispetto al 2024);

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)

5.2. 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 (sì/no)	PUNTI DI FORZA/CRITICITA'	GIUDIZIO SULL'AVANZAMENTO EVOLUZIONE	
				2025	2026
Corridoio TEN-T Mediterraneo					
Asse ferroviario Torino- Lione	LAVORI IN CORSO	SI'	11 cantieri attivi, aggiudicati tutti gli appalti civili per il tunnel di base. Approvato prog. definitivo Avigliana-Orbassano		
Raddoppio traforo autostradale del Frejus	CONCLUSA NEL 2025	SI'	Opera conclusa		
Autostrada Ferroviaria Alpina	SERVIZIO DI TRASPORTO	NO	Criticità politiche: manca un'indicazione sulla data di riapertura del servizio	NON MONITORATA	
Corridoio TEN-T Mare del Nord- Reno- Mediterraneo					
Ferrovia alta capacità Genova- Milano- Novara (Terzo Valico Appenninico)	LAVORI IN CORSO	SI'	Scavati 86,5 km su 90 km di gallerie. Fine lavori confermato al 2027		
Nodo ferroviario di Novara	LAVORI IN CORSO	SI'	Criticità finanziarie: fabbisogno di 184,80 mln su 190,5 mln di costi totali		
Ferrovia del Sempione (tra il Vallese e l'Ossola): potenziamento/ nuovo tunnel	LAVORI IN CORSO	SI'	Criticità tecniche: frequenti interruzioni lungo la linea e irrisolta la galleria elicoidale Varzo- Iselle		
Ferrovia Acqui Terme- Ovada- Genova: potenziamento	LAVORI IN CORSO	SI'			
Ferrovia Tortona- Voghera: quadruplicamento	PROG. DEF.	SI'	Criticità finanziarie: fabbisogno di 878,64 mln su 900 mln di costi totali		
Ferrovia Novara- Varallo: riattivazione	LAVORI IN CORSO	SI'	Criticità tecniche: ritardi nell'iter di riattivazione del servizio passeggeri		
Sistema aeroportuale					
Ferrovia Novara- Malpensa- Seregno: variante di Galliate	PROG. DEF.	NO	Criticità finanziarie: assenza di risorse		
Ferrovia Fossano- Cuneo: raddoppio della linea	LAVORI IN CORSO	SI'			

SS527: adeguamento viabilità aeroporto Malpensa-Oleggio	PROPOSTA PROGETTUALE	NO		SEMAFORO BIANCO	
Ferrovia Torino-Ceres: ammodernamento tecnologico	LAVORI IN CORSO	SI'			
SP662: nuovo raccordo con la A6 (Marene) con Savigliano-Saluzzo e Levaldigi	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Criticità finanziarie: mancanza di fondi. Tecniche: ostacoli burocratici e necessità di studi di impatto ambientale		SEMAFORO BIANCO
Sistema dei centri intermodali					
Ferrovia Torino-Fossano- Mondovì-Savona: adeguamenti per la logistica	PROG. PREL.	SI'	Criticità tecniche: lievi ritardi nella conclusione del DocFAP		
Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia	CONCLUSA NEL 2025	SI'	Opera conclusa		
Polo logistico alessandrino	PROG. DEF.	SI'	Criticità tecniche: lievi ritardi nell'avvio della fase realizzativa		
Interporto di Torino SITO: potenziamento	LAVORI IN CORSO	SI'	Concluso primo pacchetto di lavori da 3 mln di euro		
Uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Criticità finanziarie: assenza di fondi	SEMAFORO BIANCO	
Ferrovia Torino-Alessandria- Tortona: adeguamento	LAVORI IN CORSO	SI			
Interporto di Novara CIM S.p.A.: potenziamento	LAVORI IN CORSO	SI'			
SP11 Orfengo-Cameriano: miglioramento viabilità per la logistica	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Criticità finanziarie: assenza di risorse e ritardi nelle tempistiche	SEMAFORO BIANCO	
Interporto DOMO 2	LAVORI IN CORSO	SI'			
Quadrante casalese per la logistica	PROPOSTA PROGETTUALE	NO		ENTRATA NEL MONTIORAGGIO	SEMAFORO BIANCO
Sistema dei valichi alpini					
Ferrovia Vignale-Oleggio- Arona: raddoppio	PROG. PREL.	NO	Criticità tecniche: rallentamenti nell'elaborazione del PFTE per la tratta Vignale-Oleggio e attività sospese sulla tratta Oleggio-Arona per mancanza finanziamenti		
Stazione ferroviaria di Iselle: potenziamento imbarco autotreni	LAVORI IN CORSO	SI'	Iniziati i lavori di potenziamento dell'imbarco autotreni		

SS27 del Gran San Bernardo: completamento	LAVORI IN CORSO	SI	Criticità tecniche: ritardi nella conclusione lavori causa complessità nello scavo		
Variante di Demonte	PROG. DEF.	SI	Progetto definitivo approvato nel 2025, cantieri attesi dal 2026		
Ferrovia Santhià-Arona: riattivazione del servizio e potenziamento	PROG. PREL.	SI'	Criticità tecniche: ritardi nella conclusione del DocFAP	SEMAFORO BIANCO	
Strada Statale 33 del Sempione	LAVORI IN CORSO	NO	Criticità tecniche: lavori non ancora iniziati a Villadossola		
Autostrada A5 Torino-Aosta: messa in sicurezza di un'area soggetta a frana a Quincinetto	LAVORI IN CORSO	SI	Ultimati i lavori di installazione barriere paramassi a valle. Da realizzare i lavori a monte		
Trafo Armo-Cantarana	PROG. DEF.	SI	Criticità tecniche: ritardo nell'iter burocratico – procedura di VIA		
Trafo del Tenda: apertura nuova galleria Italia-Francia	LAVORI IN CORSO	SI'	Conclusa la realizzazione della nuova canna IT-FR		
Strada Statale 34 del Lago Maggiore: messa in sicurezza e costruzione galleria Cannobio	LAVORI IN CORSO	SI'	Criticità tecniche: ritardi avvio attività operative		
Trafo autostradale del Monte Bianco: adeguamento	LAVORI IN CORSO	SI'			
Sistema pedemontano					
Autostrada Asti-Cuneo	CONCLUSA NEL 2025	SI'	Opera conclusa		
Pedemontana Piemontese (A4 Santhià- Biella- Gattinara- A26 Ghemme)	LAVORI IN CORSO	SI'	Criticità tecniche: slittamenti del cronoprogramma		
Tangenziale di Romagnano: ricostruzione ponte sul Sesia	LAVORI IN CORSO	SI'	Inaugurazione e apertura della tangenziale. Prossimo step costruzione del ponte		
Tangenziale sud-ovest di Asti: completamento	PROG. ESECUTIVO	SI'			
SS457 Varianti Castell'Alfero e Calliano: completamento collegamento verso nord	PROG. PREL.	NO	Criticità finanziarie: mancanza di risorse		

Autostrada A21 Torino-Piacenza: nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti	PROG. PREL.	SI'	Concluso il progetto del nuovo casello	SEMAFORO BIANCO	
SP592 Nizza Monferrato-Canelli: ammodernamento e messa in sicurezza	LAVORI IN CORSO	SI'			
SS232 Cossato- Mottalciata: adeguamento e connessione con la A4 (Carisio)	PROG. PREL.	NO	Criticità tecniche: non risultano avanzamenti dell'iter nel 2025		
SP400 "Maghettoni" Ponderano-Cerrione: adeguamento e messa in sicurezza e raccordo con la A4 /Santhià	PROG. PREL.	SI'	Criticità tecniche: ritardi nella consegna del progetto definitivo Criticità finanziarie: non risultano coperture per i lavori dei Lotti 2 e 3		
SP230 di Massazza strada Trossi: messa in sicurezza Gaglianico-Verrone	PROG. DEF.	SI'	Criticità tecniche: ritardi nell'avvio delle procedure di cantiere		
Mobilità nodi urbani					
Ferrovia Biella- Novara: elettrificazione	PROG. DEF.	SI'	Criticità tecniche: ritardi nella conclusione del progetto. Finanziarie: necessità di reperire tutte le risorse per l'elettrificazione		
Metropolitana di Torino – Linea 1: completamento	LAVORI IN CORSO	SI'	Criticità finanziarie: crisi finanziarie dell'impresa appaltatrice		
Metropolitana di Torino - Linea 2	PROG. DEF.	SI'	Avviate/disciplinate le gare per sistemi e materiale rotabile (CBTC) sulla tratta Rebaudengo- Politecnico		
Passante ferroviario di Torino: completamento	LAVORI IN CORSO	SI'	Criticità tecniche: ritardi nella conclusione della stazione Rebaudengo- Fossata causa atti vandalici		
Tangenziale di Torino (SATT): ammodernamento e adeguamento (IV corsia)	LAVORI IN CORSO	NO	Criticità tecniche: nessun avanzamento sul progetto di IV corsia		
Tangenziale di Novara: completamento	LAVORI IN CORSO	SI'	Criticità tecniche: rallentamenti nei lavori di ultimazione (posa barriere laterali)		
Ferrovia Torino- Chivasso- Ivrea- Aosta: elettrificazione tratta Ivrea- Aosta	LAVORI IN CORSO	SI'			

Nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del Ponte Ribes	PROG. DEF.	SI'	Criticità finanziarie: assenza di risorse per la realizzazione degli interventi di difesa idraulica		
Tangenziale Est di Torino	PROG. PREL.	SI'	Riprese le attività per la progettazione dell'opera		
Autostrada Predosa-Carcare- Albenga	PROG. PREL.	NO	Criticità tecniche: iter burocratico in stallo Finanziarie: risorse insufficienti		
Collegamento stradale Albenga – Altare NEW	PROPOSTA PROGETTUALE	NO		NON MONITORATA	SEMAFORO BIANCO
Nuovo casello autostradale di Predosa NEW	PROPOSTA PROGETTUALE	SI'		NON MONITORATA	SEMAFORO BIANCO
Superstrada Novara-Vercelli	PROG. DEF.	SI'	Criticità tecniche: rallentamenti nell'iter burocratico Finanziarie: l'opera non è completamente finanziata		
Ferrovia Torino-Pinerolo: raddoppio	PROG. PREL.	SI'	Criticità tecniche: nessun avanzamento significativo sul progetto di raddoppio		
Tangenziale di Fossano	CONCLUSA NEL 2026	SI'	Opera conclusa		
Tangenziale di Cuneo	PROG. DEF.	NO	Criticità politiche: opera in stallo per blocco legale tra ANAS e Autostrada Asti-Cuneo Spa		
Ferrovia Biella-Santhià: interconnessione con l'Alta Velocità a Brianco	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Criticità tecniche: assenza di uno studio di fattibilità e definizione modello di esercizio Criticità finanziarie: assenza di risorse	SEMAFORO BIANCO	
Ferrovia Biella-Santhià: ammodernamento	LAVORI IN CORSO	SI'			
Chivasso: interconnessione con l'Alta Velocità	PROG. PREL.	NO	Criticità tecniche: assenza di un progetto e di finanziamenti		
Ferrovia Canavesana (Pont-Rivarolo-Chieri): elettrificazione della linea	PROG. DEF.	SI'			
SP565: rifacimento Ponte Preti	PROG. DEF.	SI'	Criticità tecniche: ritardi nell'appalto dei lavori		
SP460 Lombardore-Front Busano: completamento e messa in sicurezza	PROG. DEF.	SI'			
Nodo Torino: nuova rotatoria P.zza Baldissera	LAVORI IN CORSO	SI'	Cantieri in corso con previsione di chiusura a maggio 2026	SEMAFORO BIANCO	

Nodo Torino: nuovi sottopassi Maroncelli e Spezia	PROPOSTA PROGETTUALE	NO	Criticità tecniche: progetti fermi	SEMAFORO BIANCO	SEMAFORO BIANCO
Tangenziale di Carmagnola	PROG. DEF.	SI'	Progetto in via di completamento	ENTRATA NEL MONTIORAGGIO	
Sistema delle connessioni immateriali					
Banda Ultra Larga: connessione prioritaria alle aree industriali	LAVORI IN CORSO	SI'			

5.3. 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 attese tra il 2026 e il 2033 ammonta a 30 miliardi di euro.

SISTEMI INFRASTRUTTURALI	OPERE CONCLUSE NEL 2025	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2026 (15 opere)	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2030 (23 opere)	REALIZZAZIONE ENTRO IL 2033 (4 opere)
Valore €		1,12 miliardi €	12,49 miliardi €	16,4 miliardi €
Corridoio TEN-T Mediterraneo	• Traforo autostradale del Frejus: apertura 2° canna Italia-Francia	• Linea Torino- Lione: PRG Orbassano	• Linea Torino- Lione: adeguamento linea storica Bussoleno-Avigliana (2029)	• Linea Torino- Lione: attivazione del tunnel transfrontaliero (2033)
			• Nodo ferroviario di Novara: realizzazione bretella merci (2027) <i>Opera in comune con il Corridoio Mediterraneo-Reno- Mare del Nord</i>	• Ferrovia Torino-Lione: realizzazione linea Avigliana - Orbassano (2033)
Corridoio TEN-T Mediterraneo- Reno- Mare del Nord		• Riattivazione iter per linea ferroviaria Novara-Varallo	• Attivazione del Terzo Valico Appenninico (2027)	
		• Linea Acqui Terme- Ovada- Genova: potenziamento (lavori PNRR)	• Nodo ferroviario di Novara: realizzazione bretella merci (2027) <i>Opera in comune con il Corridoio Mediterraneo</i>	
			• Linea Tortona- Voghera: quadruplicamento (2030)	
			• Potenziamento linea ferroviaria del Sempione (2028)	
Sistema aeroportuale		• Linea ferroviaria Torino-Ceres: ammodernamento tecnologico	• Potenziamento linea ferroviaria Fossano-Cuneo (2027)	
Sistema pedemontano	• Completamento A33 Asti-Cuneo		• Pedemontana piemontese: realizzazione (2030)	
	• Tangenziale di Romagnano Sesia		• Ricostruzione ponte sul Sesia a Romagnano (2027)	
Sistema dei valichi alpini	• Tunnel del Tenda: inaugurazione nuova canna Italia-Francia	• Tangenziale sud-ovest di Asti	Tunnel del Tenda: ammodernamento del tunnel preesistente (2028)	
		• SS34 del Lago Maggiore: messa in sicurezza e costruzione galleria a Cannobio	• Variante di Demonte (2029)	
		• Variante alla SS27 del Gran S. Bernardo	• Adeguamento SS33 del Sempione (2027)	

Sistema dei centri intermodali	• Potenziamento stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia		• Linea Torino-Alessandria- Tortona: adeguamento (2030)	
	• Interporto S.I.TO Orbassano: potenziamento tecnologico		• Linea Torino- Savona: adeguamento per la logistica (2030)	
			• Interporto Domo 2: aumento capacità del terminal (2027)	
			• Polo logistico alessandrino: fase 1 centro merci Alessandria Smistamento (2029)	
Mobilità nodi urbani		• Tangenziale di Fossano: riapertura viadotto Centallo con ripristino transito mezzi pesanti (CONCLUSA)	• Nuova superstrada Novara-Vercelli (2029)	• Linea 2 metro Torino: realizzazione tratta Rebaudengo-Politecnico (2032)
		• Passante Ferroviario di Torino: ultimazione stazione Rebaudengo - Fossata	• Passante Ferroviario di Torino Linea SFM5: realizzazione fermata S. Paolo (2028-2029)	• Linea ferroviaria Biella-Santhià: ammodernamento (2031)
		• Tangenziale di Novara: completamento	• Linea 1 metro Torino: inaugurazione tratta Collegno- Cascine Vica (2027)	
		• Variante alla SP460 Lombardore-Front	• Nodo di Ivrea: interventi di difesa idraulica (2028)	
		• Passante Ferroviario di Torino Linea SFM5: realizzazione fermate Orbassano e Borgata Quaglia	• Realizzazione tangenziale di Cuneo (2029)	
		• Linea Ivrea-Aosta: elettrificazione	• Passante Ferroviario di Torino: collegamento diretto sotterraneo P.ta Susa-P.ta Nuova (2028)	
		• Linea canavesana: elettrificaz. tratta Rivarolo – Pont	• Passante Ferroviario di Torino Linea SFM5: realizzazione fermata Zappata (2028)	
		• Rotonda di Piazza Baldissera	• Passante Ferroviario di Torino Linea SFM5: realizzazione fermata Dora (2027)	
Sistema delle connessioni immateriali		• Banda Ultralarga: portare la connettività a 1 Gbit/s		

5. PROGETTI DI SVILUPPO FUTURI

Nel corso del biennio 2026–2027, Confindustria Piemonte, nell’ambito delle attività della *Commissione Infrastrutture e Urbanistica* presieduta da Paola Malabaila, avvierà un programma strutturato di elaborazione di **dossier OTI territoriali** di approfondimento.

L’iniziativa nasce dall’esigenza di rafforzare il presidio tecnico e istituzionale sui cantieri in corso e programmati, fornendo ad Associazioni Territoriali e imprese uno strumento analitico fondato su dati verificati, aggiornamenti puntuali e indicatori oggettivi di avanzamento. I dossier saranno costruiti secondo i criteri propri dell’Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Piemonte di affidabilità e verifica delle fonti, chiarezza e trasparenza metodologica.

Ogni dossier conterrà un’analisi dettagliata dello stato dell’arte delle opere: stato della progettazione, cronoprogramma, costi ed eventuali criticità tecniche, politiche o finanziarie nonché l’individuazione dei soggetti attuatori. Particolare attenzione sarà dedicata al monitoraggio degli scostamenti rispetto alle tempistiche previste, al fine di evidenziare tempestivamente ritardi, rallentamenti o situazioni di stallo che possano incidere sulla competitività dei territori e sulla pianificazione industriale delle imprese.

L’obiettivo è duplice: da un lato, mettere a disposizione delle Associazioni Territoriali piemontesi strumenti concreti e operativi di monitoraggio, utili per sviluppare un’interlocuzione strutturata e documentata con i governi locali e con le stazioni appaltanti. Dall’altro, fornire alle imprese un riferimento temporale affidabile (timing di realizzazione delle opere) indispensabile per programmare investimenti e pianificare strategie industriali coerenti con l’evoluzione del contesto infrastrutturale.

Il percorso 2026–2027 si configura quindi come una fase di consolidamento metodologico e di rafforzamento della funzione di presidio territoriale: un lavoro sistematico, orientato ai risultati, che mira a trasformare l’informazione tecnica in leva di indirizzo, stimolo e accompagnamento allo sviluppo.

RIFERIMENTI

- Rapporto OTI Nord 2025 a cura delle Confindustrie del Nord
- Studi Economici “*Insight*” e “*Piemonte Impresa*” a cura del Centro Studi Confindustria Piemonte

COLLEGAMENTI

OTI PIEMONTE

www.otipiemonte.it

Per informazioni e per approfondimenti scrivere a:

territoriologistica@confindustria.piemonte.it