



In collaborazione con



otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

RAPPORTO 2021

Febbraio 2022

INDICE

- 1 **Premessa**
- 2 **A che punto siamo**
- 3 **Scenari**
- 4 **Articolazione delle opere per territorio**
- 5 **Lo stato di avanzamento dei lavori e il rispetto dei tempi**
- 6 **Novità per il 2022**

Riferimenti e collegamenti

Il presente rapporto è stato realizzato sulla base delle informazioni disponibili al 31 dicembre 2021, grazie alla collaborazione con **Unioncamere Piemonte, Regione Piemonte** ed è un progetto nato da **Unione Industriali Torino e Camera di commercio di Torino**.

1. PREMESSA

La pandemia da Covid ha portato nel 2020 una caduta del PIL senza precedenti, da cui però l'economia italiana si sta rapidamente riprendendo, con una previsione di crescita del PIL nel 2022 del 3,8% rispetto all'anno precedente (fonte: International Monetary Fund, World Economic Outlook, gennaio 2022) in linea con altri importanti Paesi europei come la Germania (+3,8%) e la Francia (+3,5%). In questo periodo abbiamo assistito a modificazioni repentine e profonde nel modo di operare collettivo e sono emerse fragilità e punti di forza dei diversi sistemi e settori economici nello scenario mondiale.

In questo contesto, **il trasporto merci e la logistica hanno chiaramente mostrato di essere vitali per la produzione, la distribuzione e i consumi. È emerso che la qualità della dotazione infrastrutturale è essenziale per il sistema economico e sociale di un Paese.**

Il Governo deve mettere la **mobilità di merci e passeggeri al centro della crescita economica poiché trasporti e logistica sono essenziali all'industria, alla distribuzione e alla crescita del PIL.**

Il sistema confindustriale piemontese svolge un ruolo di soggetto intermedio tra le Istituzioni e il mondo imprenditoriale con il compito di elaborare proposte e posizioni facendo gli interessi, le necessità e le prospettive delle aziende piemontesi.

L'Osservatorio Territoriale Infrastrutture per il Piemonte - che nel 2020 ha assunto un pieno "respiro" regionale grazie all'ampliamento della rete dei partner aderenti alla Regione Piemonte e ad Unioncamere Piemonte - rappresenta in maniera realistica e puntuale le esigenze di mobilità e i fabbisogni di infrastrutture per il trasporto di persone e merci, fornendo elementi di giudizio, valutazione, proposta ed intervento in una prospettiva transregionale e nel contesto di una politica di sviluppo infrastrutturale di scala europea moderna e sostenibile.

Questo Rapporto OTI Piemonte 2021 è il nostro bilancio annuale sulle infrastrutture raccontandone l'avanzamento, il rispetto delle tempistiche ed evidenza eventuali emergenze e criticità, in caso di ritardi rispetto al cronoprogramma.

Il progetto di Osservatorio Territoriale Infrastrutture, inoltre, ben si inserisce nelle 10 priorità di lavoro delineate nel **Position Paper “Logistica e infrastrutture per il Piemonte e il Nord Ovest”**¹ presentato alla Regione Piemonte, ad ottobre 2021, dalla Commissione Logistica di Confindustria Piemonte.

Le proposte sono state formulate per portare il sistema Piemonte ad essere competitivo e attrattivo nel minor tempo possibile, cogliendo anche le opportunità derivanti dal PNRR.

Per ciascuna sono state espresse specifiche richieste alla Regione Piemonte, che vanno nella direzione di una più stretta collaborazione tra istituzioni, associazioni di categoria ed imprese, per una maggiore assunzione di responsabilità nella scelta delle politiche per lo sviluppo logistico e infrastrutturale, di un maggior coinvolgimento nell'allocazione delle risorse E, infine, sino alla collaborazione sinergica con altri enti quali la Regione Liguria e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per i progetti di sviluppo della retroportualità. Proprio su questo tema, nel 2021, un emendamento al c.d. “Decreto Infrastrutture” (D.L. n.121 del 10 settembre 2021), approvato dal Senato, ha consentito di estendere la Zona Logistica Semplificata “Porto e Retroporto di Genova” anche ai Comuni del basso e medio Piemonte. La Regione Piemonte ha, quindi, pubblicato un Avviso Pubblico, rivolto alle Amministrazioni Comunali, per l'individuazione di ulteriori siti con le seguenti caratteristiche:

- essere ricompresi in una distanza massima di 180 km dal Porto di Genova;
- essere sedi di scali ferroviari/intermodali merci attivi o in prossimità massima di 10 km dagli stessi e/o essere in prossimità di casello autostradale o comunque trovarsi ad una distanza massima di 10 km da un casello autostradale;
- la conformità urbanistica con la tematica logistica o la compatibilità urbanistica con la tematica inerente la destinazione logistica deducibili dalla specifica norma di attuazione dell'area;
- l'assenza di vincoli (paesaggistici, ambientali, pericolosità, etc.).

Sono stati ritenuti ammissibili le candidature di 12 Amministrazioni: Asti, Basaluzzo, Borghetto di Borbera, Casale Monferrato, Castelletto Monferrato, Castelnuovo Scivia, Mondovì, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scivia, Silvano d'Orba, Tortona (in continuità al sito di Rivalta Scivia già individuato) e Villanova d'Asti, a cui si aggiungono gli interporti

¹ Documento completo disponibile [cliccando qui](#).

di Novara C.I.M e Torino S.I.TO. L'approvazione definitiva, con DPCM, delle nuove aree idonee a far parte della ZLS è prevista nella primavera 2022.

Si tratta di una modifica che consentirebbe alle imprese già operative e ad attività di nuovo insediamento di beneficiare di agevolazioni fiscali e semplificazioni amministrative in una logica di attrazione investimenti e creazione di nuovi posti di lavoro.

Di seguito la sintesi delle 10 proposte.

LE 10 PROPOSTE	
<p>1. DEFINIRE LE PRIORITA' PER LO SVILUPPO LOGISTICO DEL PIEMONTE</p> <p>Riconoscere i nodi logistici regionali già operativi da valorizzare (S.I.TO di Torino, CIM di Novara e Rivalta Scrivia) e individuare le aree di possibile sviluppo logistico al 2030 in una logica di Nord Ovest.</p>	<p>4. I COSTI DEL TRASPORTO, RENDERE ATTRATTIVO IL TRASPORTO SU FERRO- INCENTIVARE LA NLTL (NUOVA LINEA TORINO- LIONE)</p> <p>Investire sull'intermodalità per favorire un progressivo shift modale a favore della ferrovia. Proposta di intervento pubblico che attraverso la neutralizzazione del «gap» infrastrutturale che caratterizza il trasporto merci ferroviario tra Italia e Francia (via Torino-Lione) rispetto al tutto strada, potrebbe favorire un progressivo sviluppo del trasporto ferroviario in modo che la NLTL possa iniziare ad operare disponendo, già dal primo anno, di una solida base di traffico merci.</p>
<p>2. COMPLETARE LE INFRASTRUTTURE NEI TEMPI STABILITI</p> <p>È indispensabile evitare sospensioni o "passi indietro". Fondamentale un dialogo strutturato e continuativo con gli enti preposti alla realizzazione delle opere per il monitoraggio dell'avanzamento lavori. Lavorare su orizzonti temporali definiti a 3-5 e 10 anni per consentire una pianificazione investimenti pubblici privati coordinata.</p>	<p>5. IL QUADRO DELLE RISORSE DISPONIBILI ASSEGNATE ALLA REGIONE PIEMONTE</p> <p>Dettagliare le risorse in mano alla Regione Piemonte con riferimento sia ai fondi ordinari (FESR, FSC, etc.) sia ai finanziamenti UE nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.</p>
<p>3. DICHIARARE LE SCELTE PER IL TERRITORIO E CONSEGUIRLE CON CONTINUITÀ</p> <p>Il tema delle scelte deve essere un impegno e un'assunzione di responsabilità verso le comunità e dev'essere chiaro, a tecnici e politici, che i tempi e il perseguimento degli obiettivi - anche se scelti da precedenti manager o politici - non deve assolutamente essere motivo di cambiamenti o dilazioni.</p>	<p>6. DIGITALIZZAZIONE - LOGISTICA 4.0 E SEMPLIFICAZIONE</p> <p>L'obiettivo è il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi digitali (Piattaforma Logistica Nazionale). Digitalizzazione dei documenti di trasporto, sviluppo delle Zone Logistiche Semplificate e dei Fast Corridors, inquadrati in un processo di semplificazione burocratica, sono gli elementi chiave per la competitività del sistema logistico.</p>
<p>7. RICONOSCERE L'ALESSANDRINO, E IN PROSPETTIVA L'ASTIGIANO, COME RETROPORTO DI GENOVA E IL CUNESE E L'INTERPORTO S.I.TO COME RETROPORTO DI SAVONA - VADO LIGURE</p> <p>Misure e progetti per lo sviluppo della retroportualità alessandrina e, in prospettiva astigiana, per il porto di Genova e individuazione di un'area retroportuale nel cuneese e torinese in relazione all'operatività del porto di Vado Ligure.</p>	<p>8. PORTI LIGURI E RETROPORTI. COLLABORAZIONE TRA PIEMONTE E LIGURIA</p> <p>La collaborazione sinergica con la Regione Liguria e il sistema e Autorità di Sistema Portuale del Mar Mediterraneo Occidentale è necessaria in un'ottica programmazione delle risorse e della pianificazione per l'aumento dei traffici, per la digitalizzazione della documentazione legata al trasporto merci e di semplificazione dei vincoli portuali.</p>
<p>9. INCENTIVARE IL RINNOVO DEI PARCHI - VEICOLI</p> <p>Ridurre l'impatto ambientale dei trasporti sull'ambiente in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo incentivando il rinnovo dei mezzi e prevedendo stazioni di ricarica capillari.</p>	<p>10. PROGRAMMARE I LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE</p> <p>Garantire la sicurezza delle infrastrutture esistenti programmando la manutenzione e quindi la cantierizzazione diffusa con l'obiettivo di ottimizzare e assicurare i flussi veicolari per la consegna delle merci e massimizzare i rispettivi chilometrici e la ripetitività giornaliera delle consegne.</p>

2. A CHE PUNTO SIAMO

Dopo un 2020 caratterizzato da un generale rallentamento, causato anche dalla pandemia, nel 2021 si è assistito ad una rapida ripresa economica delle attività e, in taluni casi, per le opere infrastrutturali anche all'accelerazione rispetto ai cronoprogrammi prestabiliti.

Il 2021 è stato l'anno in cui sono state realizzate azioni concrete per superare le criticità e i ritardi nella realizzazione di alcune opere infrastrutturali grazie alla **nomina di Commissari Straordinari**, figure introdotte con il cosiddetto "Decreto Sblocca Cantieri" del 2019, la cui disciplina è stata ampliata, modificata e revisionata con l'articolo 9 del Decreto-legge n. 76/20, "Decreto Semplificazioni". Il nuovo percorso autorizzativo tracciato dal decreto Semplificazioni, unitamente all'individuazione di Commissari per alcune opere piemontesi (v. la tratta italiana della linea Torino-Lione da Bussoleno a Torino, il traforo del Tenda, il Parco Smistamento di Alessandria, etc.) pone le basi per una accelerazione dei lavori.

Analizzando i sistemi infrastrutturali che compongono il mosaico piemontese si delinea il quadro di seguito sintetizzato.

Nel 2021 le opere complessivamente monitorate sono 50 (invariate rispetto al 2020) e, essendo questo strumento evolutivo e a servizio dei territori e delle loro esigenze, nel 2022 (2° semestre) amplieremo il numero di opere da monitorare (si veda il capitolo Novità per il 2022).

In questo contesto il nostro Rapporto 2021 sulle infrastrutture può essere così sintetizzato: su **50 opere complessive 21 risultano in linea con il programma (+6 rispetto al 2020), 9 hanno subito un ritardo nell'ultimo anno (-8 rispetto al 2020) e 8 opere sono in grave ritardo (+3 rispetto al 2020), 9 sono proposte di nuovi interventi e 3 opere già in esercizio** (Autostrada Ferroviaria Alpina, SS21 del "Colle della Maddalena" per il rischio valanghivo e l'Autostrada A4 Torino- Milano) **di cui monitoriamo le prestazioni.**

Per i grandi corridoi europei, si segnala l'avanzamento dei lavori sia sul **Corridoio Mediterraneo** (Torino- Lione) e l'avvio verso la conclusione dei lavori per il **Corridoio Reno-Alpi** (Terzo Valico).

Con riferimento all'**asse ferroviario Torino- Lione** i lavori stanno proseguendo sia sul fronte della realizzazione del tunnel transfrontaliero in capo a TELT, sia sulla tratta nazionale Bussoleno – Torino in capo a Rfi per la quale nel maggio 2021 il Governo italiano ha deciso di sbloccarne la progettazione. A giugno 2021 è stato nominato Calogero Mauceri Commissario straordinario di Governo per la tratta italiana della Torino-Lione con l'obiettivo di accelerare la progettazione e concludere l'intera opera al 2030 (inclusa la sezione francese per la quale entro il 2023 sarà elaborato il programma di realizzazione progressiva). Lato viabilità, sono completati i lavori sulla tratta piemontese dell'Autostrada A4 Torino-Milano ed è in dirittura d'arrivo la realizzazione del tunnel di sicurezza del Frejus nel 2022.

Per quanto riguarda, invece, il **Corridoio Reno-Alpi** resta confermata la fine dei lavori di realizzazione del Terzo Valico al 2024 e l'attivazione della linea nel 2025. Ad aprile 2021 con l'abbattimento dell'ultimo diaframma sono terminate le operazioni di scavo della galleria Serravalle completando un tratto di linea ferroviaria senza interruzioni di 22 km. Al 31 dicembre 2021 è stato realizzato quasi il 60% dell'intera opera. L'intervento è inserito tra gli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per un importo pari a 3,4 miliardi. Con riferimento al nodo ferroviario di Novara, RFI nei prossimi mesi appronterà il progetto esecutivo e avvierà le procedure dell'appalto per una serie di interventi di cui il più significativo è una bretella a servizio dei treni merci che raggiungerà direttamente lo scalo del nodo novarese. Questo pacchetto di opere, che vedrà la conclusione nel 2028, ha l'obiettivo di valorizzare la vocazione logistica del novarese in funzione di collegamento con la rete svizzera via Domodossola-Sempione e indirettamente anche via Luino soprattutto in vista del potenziamento del terminal dell'interporto C.I.M.

In relazione al **sistema aeroportuale**, sul collegamento ferroviario Torino-Ceres si è registrato un ritardo nell'avanzamento lavori di 18 mesi - a causa del Covid-19, delle bonifiche da amianto impreviste ed interferenze con lavori SMAT -, ma i lavori ora procedono spediti per la costruzione del nuovo tunnel che permetterà ai treni provenienti da Caselle e dalle valli di Lanzo di raggiungere Porta Susa e di proseguire sul passante ferroviario torinese in meno di mezz'ora e con treni ogni 15 minuti.

Sulla variante di Galliate nel 2021 vi è stata l'aggiudicazione dei lavori per la realizzazione del nuovo piano stazione al fine di migliorare la circolazione dei treni.

Sul raddoppio della linea ferroviaria Fossano- Cuneo, invece, non si registrano avanzamenti: l'Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 Mims-Rfi include gli

interventi nella stazione di Centallo e la progettazione del raddoppio finanziati con 15,49 milioni di euro (in parte provenienti dal PNRR), mentre per il raddoppio della tratta Fossano-Madonna dell'Olmo i costi ammonterebbero a 76,53 milioni di euro, interamente da reperirsi.

Sul fronte del **sistema degli interporti merci**, segnale positivo per tutti i tre nodi di S.I.TO di Orbassano, C.I.M di Novara e polo logistico alessandrino.

Per quanto concerne il nodo di Orbassano, a inizio 2021 è stata firmata la Convenzione tra la Società Interporto di Torino - S.I.TO S.P.A. e il Mims per la realizzazione di un pacchetto di lavori destinati all'ammodernamento e all'adeguamento agli standard europei del terminal intermodale dell'interporto.

A febbraio sono state confermate risorse per 1,5 milioni di euro che, sommate a risorse interne, hanno favorito investimenti complessivi di poco superiori ai 3 milioni di euro. Il progetto, finanziato dal Ministero e messo a punto insieme al Politecnico di Torino, prevede da una parte l'adeguamento del fascio binari del terminal ferroviario allo standard europeo con un modulo di 750 metri, dall'altro la valorizzazione di un'area finora sottoutilizzata da destinare allo stoccaggio delle unità intermodali. Per quanto riguarda il C.I.M di Novara, a febbraio 2021 sono stati confermati i lavori di completamento dei binari di accesso allo scalo che collegano l'interporto, tramite Novara Boschetto, alla stazione di Novara. Con un investimento importante è stato realizzato un triplo ponte che può ospitare fino a sei binari di raccordo, e lo sviluppo del terminale prevede che venga triplicato l'accesso allo scalo intermodale mettendo in esercizio tutti i nuovi binari di raccordo. I lavori di potenziamento del C.I.M sono strettamente connessi alle opere in corso sul nodo novarese da parte di Rfi (rif. Corridoio Reno-Alpi).

Sia il C.I.M di Novara, sia S.I.TO di Orbassano sono stati inseriti nell'elenco di aree che la Regione Piemonte ha trasmesso al Governo per l'ampliamento della Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova", unitamente ad altri 12 siti piemontesi².

Sul polo logistico alessandrino, nel maggio 2021, l'accordo tra Digitalog e Rfi ha sancito l'avvio dello studio trasportistico di supporto all'analisi costi/ benefici, finalizzato a valutare la sussistenza delle basi logistiche ed economiche affinché lo scalo di Alessandria Smistamento possa diventare un hub di riferimento nel Basso Piemonte, per i porti di Genova

² Asti, Basaluzzo, Borghetto di Borbera, Casale Monferrato, Castelletto Monferrato, Castelnuovo Scivia, Mondovì, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scivia, Silvano d'Orba, Tortona (in continuità al sito di Rivalta Scivia già individuato) e Villanova d'Asti.

e Savona. Nel mese di settembre 2021 è ritornata operativa la tratta ferroviaria Novi Ligure-Pozzolo Formigaro-Rivalta Scrivia, utilizzando il tracciato del Terzo Valico, grazie alla conclusione dei lavori infrastrutturali e tecnologici tra Pozzolo Formigaro e Rivalta Scrivia e ai nuovi impianti tecnologici di circolazione di Rivalta Scrivia, Novi Ligure.

Inoltre a dicembre 2021 il Senato ha approvato l'emendamento alla Legge di Bilancio che assegna al Commissario Straordinario Calogero Mauceri (già Commissario Straordinario di Governo per il Terzo Valico e nodo di Genova e per la tratta italiana della Torino- Lione) la gestione e lo sviluppo di Alessandria Smistamento.

In questo contesto si è resa evidente la necessità di potenziare l'offerta logistica intermodale vocata alle produzioni dei territori nel cuneese. Area geograficamente connessa al porto di Savona Vado (dal 2019 è operativo il Terminal APM controllato da Maersk e Cosco) che nel prossimo quinquennio gestirà un traffico per circa 800.000 container anno, di cui ben il 40% dovranno essere trasportati con rotaia. Si sta già lavorando per un progetto che consenta un adeguamento ferroviario moderno sulla Torino Fossano Savona affinché il trasporto sia sostenibile intermodale e renda ancora più competitiva quest'area.

Per quanto riguarda le opere afferenti al **sistema dei valichi alpini**, il quadro è abbastanza composito e comprende numerose infrastrutture con stati di avanzamento lavori molto diversi.

Sul **Colle di Tenda** - a seguito dell'alluvione di ottobre 2020 che aveva provocato il crollo del tratto di strada che si trova all'uscita del traforo in Francia e l'allagamento del tunnel - ad aprile 2021 è stato nominato Commissario Straordinario Nicola Prisco e il mese successivo è stato definito il progetto di ripristino della viabilità tra Italia e Francia con un costo aggiuntivo di 45 milioni di euro e a settembre sono ripresi i lavori.

Fermi, invece, i lavori per la realizzazione del traforo Armo-Cantarana e della variante di Demonte.

Bene l'avanzamento dei lavori sul **sistema pedemontano**: la Pedemontana piemontese ha ottenuto, a fine 2021, il via libera definitivo dal CIPESS e il cronoprogramma aggiornato prevede il completamento del progetto esecutivo nel 2022 e il bando di gara per l'assegnazione dei lavori, l'avvio dei cantieri nel 2023 e la conclusione dell'opera tra il 2025 e il 2026.

Per quanto riguarda l'autostrada A33 Asti-Cuneo ed il completamento dell'ultima tratta da Cherasco ad Alba (lotto 2.6), la società appaltatrice ha confermato l'accelerazione del cronoprogramma anticipando di un anno la data di fine lavori per il lotto 2.6B Roddi-Verduno (che quindi sarà concluso a dicembre 2022) e dimezzando i tempi sul lotto 2.6A Verduno- Cherasco stimati in 30 mesi a far data dall'ottenimento delle autorizzazioni ambientali. Anche la Tangenziale di Romagnano registra segnali positivi e a dicembre 2021 sono stati avviati i lavori che dovrebbero concludersi in due anni.

Venendo alla **viabilità dei nodi urbani**, la situazione è estremamente varia.

- Per quanto riguarda il sistema metropolitano di Torino si sono registrati passi in avanti sul completamento della linea 1 della metropolitana: nell'aprile 2021, grazie all'apertura della nuova tratta Lingotto-Bengasi, la linea consente di raggiungere piazza Bengasi da Collegno in 25 minuti. Secondo le stime questo consentirà un incremento di passeggeri di circa 6 milioni/anno e circa 10.000 veicoli in meno sulle strade. I lavori proseguono anche in direzione Collegno- Cascine Vica: sono attivi tutti i cantieri per la realizzazione delle quattro nuove stazioni Certosa, Collegno Centro, Leumann, Cascine Vica, per la galleria, per i pozzi di ventilazione e per il parcheggio di interscambio a Cascine Vica. L'inaugurazione è prevista nella primavera del 2024.

In merito ai lavori per la realizzazione della linea 2 della metropolitana torinese, nel 2021 è stata completata la progettazione definitiva con veicoli a conduzione automatica da parte di Infra.To, società in House del comune di Torino. La linea 2 si integra al servizio di trasporto pubblico esistente grazie a tre punti di interscambio ad Orbassano, Anselmetti, Pescarito, mentre nelle stazioni Zappata e Rebaudengo avverrà il collegamento al Servizio Ferroviario Metropolitano e nella stazione di Porta Nuova intercederà la linea 1.

- Per quanto riguarda i **progetti di viabilità tangenziali**, si registra l'avanzamento ed il rispetto dei tempi prestabiliti per le Tangenziali di Novara e Fossano.

Fermi, invece, i lavori per la realizzazione della quarta corsia della tangenziale di Torino ed il suo completamento ad est.

Anche i lavori per la realizzazione della Tangenziale di Cuneo non registrano significativi avanzamenti, ma il 2021 ha visto una forte mobilitazione da parte del territorio e della politica locale affinché l'opera prosegua di pari passo con la realizzazione dell'ospedale unico a Confreria. Segnali positivi anche per la superstrada Novara-Vercelli che, a inizio 2022 ha visto l'approvazione del finanziamento con un contributo

di 50 milioni di euro da parte del CIPESS (l'opera dovrebbe costare complessivamente circa 60 milioni di euro) e la previsione di apertura cantieri nel 2023.

Con riferimento al **sistema ferroviario**, si segnalano avanzamenti sulla Biella- Santhià, per la quale si è conclusa l'elettrificazione della linea. Sulla Biella-Novara l'avanzamento è ancora inferiore alle aspettative, ma la Regione ha confermato la volontà di completare l'elettrificazione della linea, in linea con i lavori sulla Biella-Santhià.

Avanzano i lavori anche sul Passante Ferroviario di Torino cui corrispondono le sistemazioni in superficie del Corso Grosseto e del Largo omonimo e si cominciano ad intravedere le estremità del sottopasso veicolare di collegamento fra corso Grosseto e corso Potenza.

In ritardo, invece, i lavori per il raddoppio della Torino- Pinerolo e restano senza una data di scadenza opere come l'adeguamento della ferrovia Torino-Savona, il raddoppio della Fossano-Cuneo, ma anche la messa in sicurezza di un tratto soggetto a frana dell'autostrada Torino-Aosta e il nodo idraulico di Ivrea.

Infine, per la **Banda Ultralarga**, un apporto decisivo è dato dal Pnrr che destina il 27% delle risorse alla transizione digitale, di cui 6,7 miliardi di euro la Rete Ultralarga. Tali risorse saranno utilizzate per le aree a fallimento grigie e nere - dove si concentra la maggior parte del tessuto imprenditoriale e industriale italiano - ma anche per il completamento del Piano Bul per le aree bianche a fallimento di mercato, piano ancora in corso d'opera a causa dei ritardi accumulati nel corso degli anni.

Ad inizio 2022 è stato pubblicato il report sullo stato dei cantieri per la realizzazione della Banda Ultralarga in Piemonte. Sono 249 i Comuni con i lavori completati e il collaudo già certificato e qui gli operatori sono in condizione di aprire il servizio. Sono invece oltre 150 i cantieri chiusi in attesa di collaudo, mentre 606 i Comuni con progetto esecutivo approvato.

3. SCENARI

In questo 2021 vogliamo riflettere sui cambiamenti in atto nella mobilità, in particolar modo delle merci, e su come si possa evolvere verso un nuovo modello di filiera logistica efficiente e collaborativa. La ricostruzione economica del Paese è partita. Il PNRR e la politica espansiva di bilancio portati avanti dal Governo con l'obiettivo della transizione ambientale verso un sistema dei trasporti sostenibile, stanno generando un rinnovato clima di fiducia. Gli investimenti e le riforme scaturiti dal Piano dovranno riuscire a catalizzare, come mai prima d'ora, l'ammodernamento infrastrutturale e digitale del Paese. Per le imprese vuol dire raggiungere una nuova dimensione di competitività che permetta loro di essere più competitive rispetto ai player europei. Lo Stato ha un ruolo essenziale nella definizione di una vera politica industriale per la logistica che faccia leva su investimenti per strade, porti, ferrovie, interporti e aeroporti che consentano di superare le inefficienze prodotte dalla congestione stradale, dalle ore di attesa al carico e scarico nei nodi logistici, dalla mancanza di strutture adeguate e convenienti per il trasporto ferroviario, dalle restrizioni alla circolazione delle merci imposte dal calendario dei divieti per i mezzi pesanti.

Partendo dal presupposto che l'intermodalità è l'obiettivo comune, strada-ferrovia e strada-mare-ferro sono modalità operative di trasporto integrate che debbono essere sostenute ed incentivate (sino a eliminazione dei gap infrastrutturali dal tutto gomma) poiché meno inquinanti.

Green e digitale sono i due aggettivi con cui il PNRR vuole caratterizzare la crescita futura dell'Italia: una visione pienamente condivisibile poiché è proprio dalle nuove tecnologie e dal processo di decarbonizzazione che scaturiscono cambiamenti "rivoluzionari" nel settore dei trasporti.

Con la tecnologia, si possono ottenere veri e propri risparmi di "inefficienza" e concrete possibilità per ridurre ulteriormente l'impatto ambientale dei veicoli e delle attività logistiche. Ancora oggi circolano troppi veicoli di imprese trasporto merci in conto terzi con i più bassi standard ambientali sulle strade italiane: in totale, il 22% dei veicoli industriali sono di classe euro 0, I e II, che sommati a quelli Euro III e IV, compongono il 48% del parco circolante. Non si può, quindi, prescindere da un forte sostegno pubblico al ricambio del parco veicolare: grazie ai fondi del PNRR il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha messo in campo incentivi per l'eliminazione degli autobus più inquinanti e,

nel novembre 2021, ha stanziato 100 milioni di euro per l'acquisto di mezzi più green e tecnologicamente avanzati³.

Ma la sostenibilità ambientale deve andare di pari passo con quella economica e sociale: è necessario sviluppare una visione strategica, che faccia avanzare coerentemente tutti gli aspetti salienti nell'accompagnare la transizione energetica: nuovi vettori energetici, veicoli a trazione alternativa, infrastrutture. Sotto questo profilo, l'idrogeno potrebbe rivoluzionare in futuro la mobilità, con ricadute positive in termini di approvvigionamento energetico e fluttuazioni dei costi.

Le imprese piemontesi credono fortemente nella transizione ambientale ed energetica come leva fondamentale di crescita e il sistema confindustriale piemontese vuole promuovere sempre di più la cultura della sostenibilità e la concreta realizzazione di efficientamento energetico su immobili e flotte, di impianti che sfruttano fonti rinnovabili e di comunità energetiche. Le politiche da avviare sono quelle che investono sulla competitività delle imprese e sulla più stretta integrazione tra committenza e fornitori di servizi logistici. Due mondi che finora hanno dialogato poco e male anche a causa di un contesto normativo e burocratico che ostacola lo sviluppo del settore. Con spirito collaborativo, auspichiamo che, a livello nazionale, il Ministro Giovannini avvii quanto prima i lavori per il nuovo **Piano nazionale della logistica** e che, a livello, regionale, riprendano le attività per la predisposizione del **Piano Regionale della Logistica** e del **Piano Regionale per la Mobilità dei Passeggeri**.

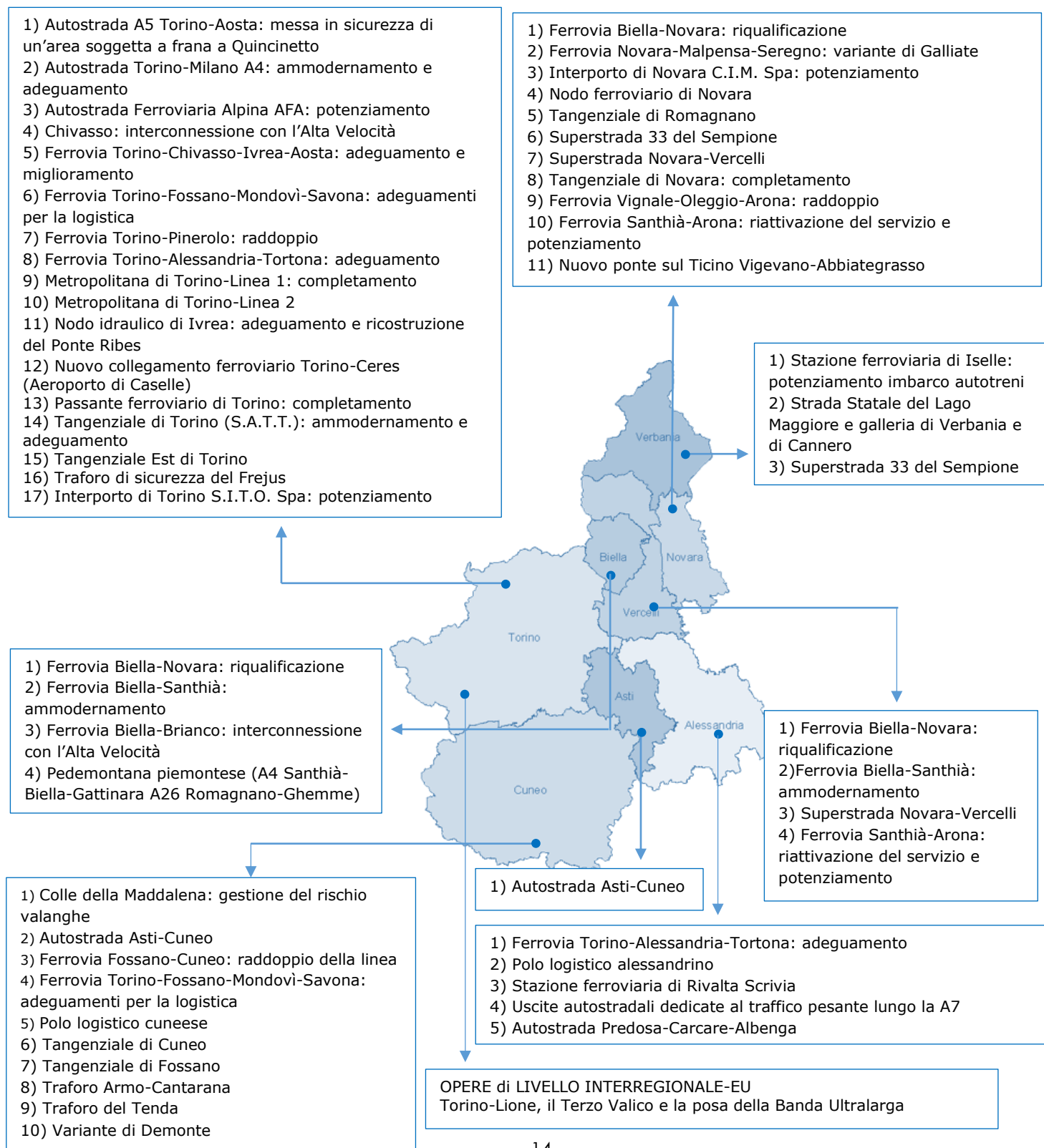
Contestualmente va considerato il costante aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime, che grava notevolmente sui costi energetici delle imprese, e la carenza di manodopera ⁴ (autisti, macchinisti ferroviari, responsabili di magazzino, spedizionieri, etc.): occorre investire di più e meglio nella formazione pubblica di figure di cui ha urgente bisogno il settore attraverso l'attivazione di percorsi formativi ad hoc negli Istituti Tecnici che indirizzino i giovani alla professione.

³ Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha firmato a novembre 2021 due decreti per incentivare l'acquisto da parte delle imprese di autotrasporto di mezzi ecologici e tecnologicamente avanzati: il primo decreto per gli "Investimenti ad alta sostenibilità" mette a disposizione delle imprese di autotrasporto 50 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026 esclusivamente per l'acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa, ecologici di ultima generazione, in particolare ibridi (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti di ultima generazione (CNG, LNG). Il secondo decreto per gli "Investimenti finalizzati al rinnovo e all'adeguamento tecnologico del parco veicoli", mette a disposizione ulteriori 50 milioni di euro per il biennio 2021-2022 per incentivare la sostituzione dei mezzi da parte delle imprese di autotrasporto, rottamando quelli più inquinanti e meno sicuri.

⁴ Le indicazioni di Anita evidenziano una carenza nell'immediato di circa 5mila autisti che è destinata a crescere a 17mila per il prossimo biennio.

4. ARTICOLAZIONE DELLE OPERE PER TERRITORIO

Di seguito si riportano le opere prioritarie per lo sviluppo dell'intero sistema infrastrutturale regionale articolate su base provinciale (alcune opere ricadono sui territori di più province).



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).

SISTEMI INFRASTRUTTURALI

 Il Corridoio TEN -T Mediterraneo 6	 Sistema pedemontano 3
 Il Corridoio TEN-T Reno- Alpi 2	 Sistema dei valichi alpini 13
 I Nodi urbani 18	 Sistema dei centri intermodali 9
 Aeroporti 3	 Banda Ultra Larga 1

SETTORI

 Ferrovie 19	 Piattaforme logistiche intermodali 5
 Viabilità 19	 Trasporto Pubblico Locale 2
 Trafori e valichi 4	 Banda Ultra Larga 1

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

Complessivamente delle 50 opere monitorate, **21 risultano in linea con il programma (+6 rispetto al 2020), 9 hanno subito un ritardo nell'ultimo anno (-8 rispetto al 2020) e 8 opere sono in grave ritardo (+3 rispetto al 2020),9 sono proposte di nuovi interventi e 3 opere già in esercizio di cui monitoriamo le prestazioni.**

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio ove, per ciascuna, opera è riportata la fase realizzativa, l'avanzamento ed un giudizio sintetico “semaforico”.

STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI DEL PIEMONTE

(al 31.12.2021)

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					AVANZAMENTO	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo	progetto esecutivo appalto in corso	lavori in corso	si/no	
Corridoio Mediterraneo							
Asse ferroviario Torino- Lione					X	SI'	
Nodo ferroviario di Novara				X		SI'	
Traforo di sicurezza del Frejus					X	SI'	
Autostrada Torino- Milano A4: ammodernamento ed adeguamento							Conclusa
Autostrada Ferroviaria Alpina: potenziamento							Conclusa
Corridoio Reno- Alpi							
Ferrovia alta capacità Genova- Milano- Novara (Terzo Valico Appenninico)					X	SI'	
Sistema aeroportuale							
Ferrovia Novara- Malpensa- Seregno: variante di Galliate			X			SI'	
Nuovo collegamento ferroviario Torino- Ceres (Aeroporto di Caselle)					X	SI'	
Ferrovia Fossano- Cuneo: raddoppio della linea		X				NO	
Sistema dei centri intermodali							
Ferrovia Torino- Fossano- Mondovì- Savona: adeguamenti per la logistica	X						
Polo logistico cuneese	X						
Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia					X	SI'	
Polo logistico alessandrino		X				SI'	
Interporto di Torino SITO potenziamento					X	SI'	
Uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7	X						
Ferrovia Torino- Alessandria- Tortona: adeguamento	X						
Interporto di Novara CIM S.p.A.: potenziamento					X	SI'	
Sistema dei valichi alpini							
Ferrovia Vignale- Oleggio- Arona: raddoppio		X				NO	
Stazione ferroviaria di Iselle: potenziamento imbarco autotreni	X						
Colle della Maddalena: gestione del rischio valanghivo							Conclusa
SS27 del Gran San Bernardo: completamento				X		SI'	
Variante di Demonte			X			NO	
Ferrovia Santhià- Arona: riattivazione del servizio e potenziamento	X						
Superstrada 33 del Sempione					X	SI'	
Autostrada A5 Torino- Aosta: messa in sicurezza di un'area soggetta a frana a Quincinetto				X		NO	
Traforo Armo- Cantarana				X		NO	
Traforo del Tenda					X	SI'	
Strada Statale del Lago Maggiore e galleria di Verbania e di Cannero				X		SI'	
Sistema delle connessioni immateriali							
Banda Ultra Larga: connessione prioritaria alle aree industriali					X	SI'	

Sistema pedemontano							
Tangenziale di Romagnano					X	SI'	
Autostrada Asti- Cuneo					X	SI'	
Pedemontana Piemontese (A4 Santhià- Biella- Gattinara- A26 Romagnano Ghemme)				X		SI'	
Viabilità dei nodi urbani							
Ferrovia Biella- Novara: riqualificazione		X				SI'	
Metropolitana di Torino – Linea 1: completamento					X	SI'	
Metropolitana di Torino – Linea 2		X				SI'	
Nuovo ponte sul Ticino Vigevano- Abbiategrasso					X	SI'	
Passante ferroviario di Torino: completamento					X	SI'	
Tangenziale di Torino (SATT): ammodernamento e adeguamento (IV corsia)					X	NO	
Tangenziale di Novara: completamento					X	SI'	
Ferrovia Torino- Chivasso- Ivrea- Aosta: adeguamento e miglioramento			X			SI'	
Nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del Ponte Ribes			X			NO	
Tangenziale di Fossano					X	SI'	
Tangenziale Est di Torino		X				NO	
Autostrada Predosa- Carcare- Albenga	X						
Superstrada Novara- Vercelli		X				SI'	
Ferrovia Torino- Pinerolo: raddoppio			X			SI'	
Tangenziale di Cuneo			X			SI'	
Ferrovia Biella- Brianco: interconnessione con l'Alta Velocità	X						
Ferrovia Biella- Santhià: ammodernamento					X	SI'	
Chivasso: interconnessione con l'Alta Velocità	X						

NB: Dei 50 progetti monitorati da OTI Piemonte, 9 sono ancora proposte/programmate, 7 sono in fase di progettazione preliminare, 6 sono in fase di progettazione definitiva, altre 6 sono in fase di progettazione esecutiva o con appalto in corso, per 19 opere i lavori sono in corso e 3 sono le opere completate.

6. NOVITA' PER IL 2022

Nel 2022 OTI Piemonte dedicherà un approfondimento sul tema dei servizi alle persone e alle merci. Da sempre monitoriamo l'avanzamento sino alla realizzazione e messa in esercizio di un'opera infrastrutturale, ma non sempre l'utilizzo della stessa è stato massimizzato al meglio.

Proprio per questo lavoreremo per verificare e indicare le eventuali mancanze o criticità dei servizi di trasporto sulle direttrici infrastrutturali principali e sui fattori determinanti che spingono all'utilizzo di trasporto come Università, centri di ricerca, nuove aree Unesco, flussi per eventi turistici etc.

Un'attenzione specifica sarà poi rivolta al tema della Zona Logistica Semplificata (ZLS) "Porto e Retroporto di Genova" e alla possibilità, per alcune aree piemontesi, di entrarne a far parte grazie all'approvazione definitiva da parte del Governo, prevista nella primavera 2022 (rif. capitolo "Premessa").

Inoltre, il prossimo anno per ogni Provincia piemontese amplieremo il monitoraggio anche a quelle opere di collegamento, di connessione di minore entità ma fondamentali per l'utilizzo delle opere principali e l'accessibilità ottimale ai territori, come:

Asti - Alessandria

- Collegamento sud-ovest della città di Asti
- Varianti Castell'Alfero e Calliano sulla SS457
- Nuovo casello autostradale di Villafranca d'Asti sulla A21
- Ammodernamento Nizza Monferrato-Canelli sulla SP592
- Quadruplicamento della linea Tortona-Voghera
- Ripristino del servizio ferroviario sulla linea Casale Monferrato-Mortara
- Potenziamento linea Acqui Terme/Alessandria-Ovada-Genova

Biella

- SS 230 (panoramica Zegna) adeguamento della carreggiata tra i Comuni di Cossato e Mottalciata fino a località cascina Donna – miglioramento accesso casello A4 Carisio
- SP 400/a (Maghettone) adeguamento della carreggiata tra i comuni di Ponderano e Cerrione e raccordo bretella Lancia - miglioramento accesso casello A4 Santhià

- SP 230 (di Massazza strada Trossi) messa in sicurezza tra i Comuni di Gaglianico e Verrone

Cuneo

- SP662 Cherasco- Saluzzo- Savigliano

Novara - Vercelli

- Progetti bretella o varianti delle frazioni di Orfengo e Cameriano
- Relazioni stradali con sponda lombarda/aeroporto Malpensa: adeguamento SS527 nel territorio di Oleggio (NO) fino al fiume Ticino
- Riattivazione linea Novara-Varallo

Torino e Canavese

- Ferrovia Canavesana (sfm1 Pont Rivarolo Chieri)
- Ferrovia Torino-Ceres
- Ponte Preti sulla SP 565
- Completamento/messa in sicurezza della SP 460 (tra Lombardore e Front Busano)

Verbano- Cusio- Ossola

- Potenziamento/nuovo tunnel linea ferroviaria del Sempione (tra il Vallese e l'Ossola)
- Domo 2 – interporto logistico

RIFERIMENTI E COLLEGAMENTI

OTI PIEMONTE

www.otipiemonte.it

info@otipiemonte.it