

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del **Piemonte**

Le opera indifferibili
per il sistema
economico



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



UNIONTRASPORTI



Indice



Premessa

3



Evoluzione del contesto territoriale

6



I fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese piemontesi

23



Monitoraggio delle priorità infrastrutturali delle imprese piemontesi

33



Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)

43



Conclusioni

53

Premessa





A metà 2021 la **Unioncamere Piemonte**, con il supporto di Uniontrasporti, ha aderito all'iniziativa nazionale promossa da Unioncamere italiana che, come principale risultato, ha portato alla realizzazione del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte».

Il percorso avviato nel 2021 prosegue grazie al **Fondo di Perequazione 2021-2022 Programma infrastrutture**^(*) con l'obiettivo di sostenere il dialogo tra sistema camerale e territorio rafforzando il ruolo di raccordo tra mondo imprenditoriale e istituzioni. Per Unioncamere Piemonte, infatti, è l'opportunità per **consolidare una serie di azioni già avviate sul territorio** - a partire dal progetto OTI Piemonte curato da Confindustria Piemonte, punto di riferimento per il monitoraggio degli interventi sul territorio regionale - e di rafforzare gli asset strategici del sistema camerale, fornendo contributi pragmatici per una strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali, che tenga conto delle esigenze di competitività del sistema imprenditoriale.

Considerata la posizione privilegiata del Piemonte nella rete transeuropea di trasporto, il riferimento non è solo alle grandi opere, ma anche alle opere di connessione, opere attese da anni e opere nuove, che consentano a tutte le imprese, anche a quelle che risiedono nei territori attualmente più isolati e penalizzati della regione, di potersi facilmente agganciare alle grandi dorsali di traffico. Alla luce del contesto geopolitico attuale e della fragile permeabilità del sistema dei valichi alpini è ancor di più necessario intervenire urgentemente sul piano infrastrutturale affinché: la Torino-Lione possa contare su un nodo di Torino efficiente e pronto per fronteggiare gli attesi volumi di traffico; il Terzo Valico sulla logistica del basso Piemonte come retroporto naturale della Liguria; così come sul versante italiano della direttrice del Sempione occorre superare i limiti prestazionali, stradali e ferroviari, per potenziare la resilienza dei collegamenti internazionali, considerata anche la fragile permeabilità dell'intero sistema dei valichi alpini.

^(*) Per maggiori informazioni vedasi il portale web dedicato www.programmainfrastrutture.unioncamere.it



Il cuore del documento è rappresentato da **5 ambiti di intervento** (macro obiettivi), individuati nella precedente annualità, declinati in **21 opere prioritarie**, con l'obiettivo di recuperare competitività sui mercati nazionali e internazionali. In questa nuova edizione si parte da un quadro delineato andando ancor di più a concentrare l'attenzione sulle priorità che le imprese piemontesi ritengono più urgenti.

Il documento rappresenta **uno strumento dinamico**, in continuo aggiornamento, quale contributo del sistema economico alle strategie sullo sviluppo del sistema infrastrutturale del Piemonte.

Proseguendo il percorso avviato nella prima annualità, attraverso il nuovo Programma infrastrutture Unioncamere Piemonte recepisce le esigenze del mondo imprenditoriale e consolida il **dialogo con la Regione Piemonte e i territori limitrofi**.

L'aggiornamento del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte fa il punto sui seguenti aspetti:

- Evoluzione del contesto territoriale
- Fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese piemontesi
- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali
- Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga.

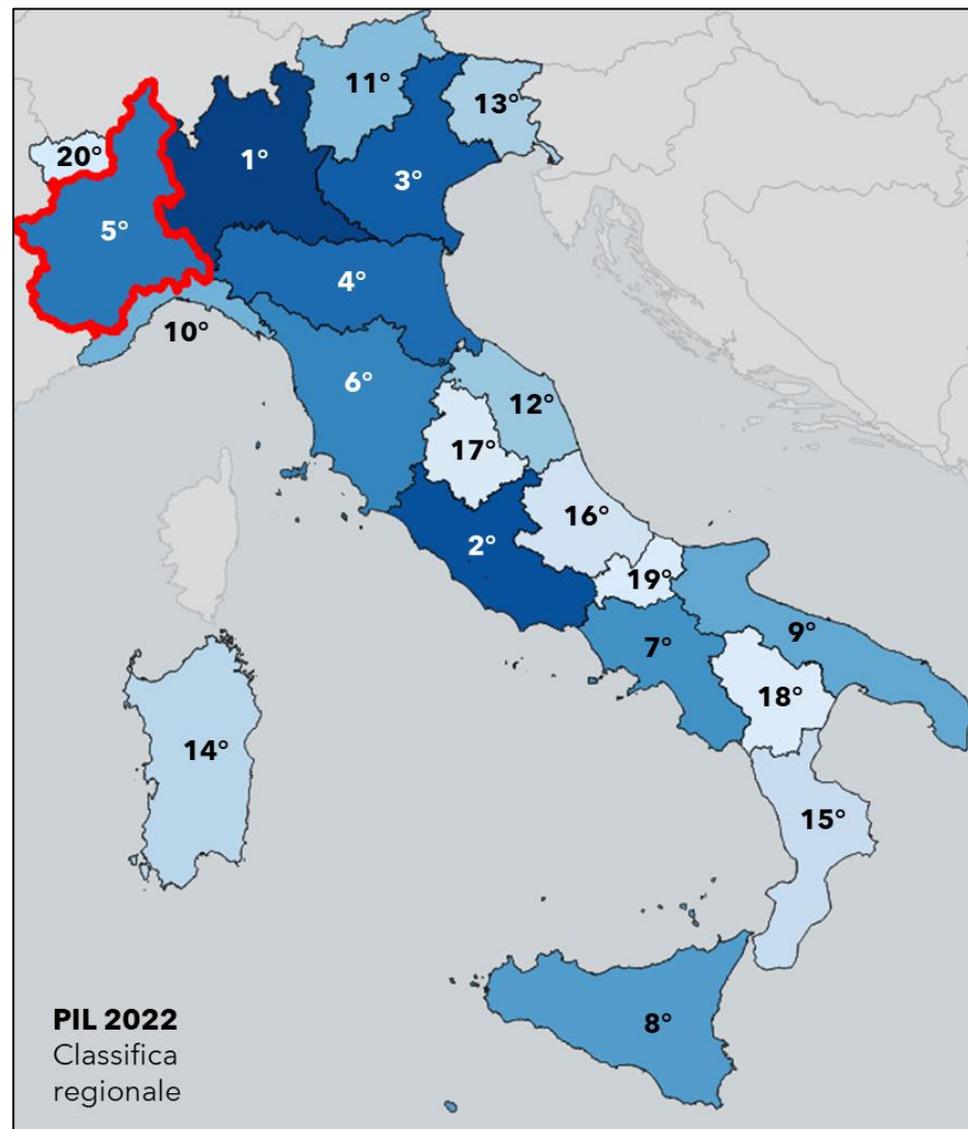
Monitorare le criticità e raccontare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali ritenuti prioritari per il territorio, nella ricerca di una concertazione territoriale che superi i confini regionali, è un elemento imprescindibile per sostenere l'economia e le imprese.

Evoluzione del contesto territoriale

- ◆ Quadro economico
- ◆ Commercio estero
(valore export)
- ◆ Il sistema dei trasporti piemontese
- ◆ Il Piemonte nel Ten-T
- ◆ Il sistema dei valichi alpini
- ◆ KPI territoriali



QUADRO ECONOMICO



REGIONE	PIL 2022 [Mio €] ^(*)	% PIL ITALIA	PIL PRO CAPITE 2022 [€]
LOMBARDIA	1° 442.298	22,7%	2° 44.408
LAZIO	2° 212.589	10,9%	6° 37.181
VENETO	3° 180.553	9,3%	5° 37.238
EMILIA-ROMAGNA	4° 177.404	9,1%	4° 40.033
PIEMONTE	5° 146.278	7,5%	10° 34.387
TOSCANA	6° 128.465	6,6%	9° 35.075
CAMPANIA	7° 119.311	6,1%	18° 21.241
SICILIA	8° 96.897	5,0%	19° 20.088
PUGLIA	9° 84.528	4,3%	17° 21.589
LIGURIA	10° 53.935	2,8%	8° 35.756
TRENTINO ALTO ADIGE	11° 53.049	2,7%	1° 49.330
MARCHE	12° 45.687	2,3%	11° 30.751
FRIULI-VENEZIA GIULIA	13° 43.038	2,2%	7° 36.033
SARDEGNA	14° 37.564	1,9%	16° 23.733
CALABRIA	15° 35.943	1,8%	20° 19.418
ABRUZZO	16° 34.436	1,8%	14° 27.023
UMBRIA	17° 24.187	1,2%	12° 28.203
BASILICATA	18° 14.969	0,8%	13° 27.751
MOLISE	19° 7.138	0,4%	15° 24.497
VALLE D'AOSTA	20° 5.383	0,3%	3° 43.689
NORD OVEST	1° 647.893	33,3%	1° 40.889
NORD EST	2° 454.045	23,3%	2° 39.312
CENTRO	4° 410.927	21,1%	3° 35.051
SUD E ISOLE	3° 430.786	22,1%	4° 21.653
ITALIA	- 1.946.479	100%	- 32.984

- Nel 2022 il Piemonte si conferma **5ª regione in Italia per ricchezza prodotta** (preceduta da Lombardia, Lazio, Veneto ed Emilia-Romagna) con un PIL pari a circa 146,3 miliardi di euro, il **7,5% del PIL nazionale e il 22,6% di quello del Nord Ovest**
- **Rispetto al 2019 il PIL cresce del +6,0%**, inferiore alla crescita nazionale (+8,3%) e a quella del Nord Ovest (+9,3%)
- Il **PIL pro capite**, in crescita del **+7,7%** rispetto al 2019, rimane **superiore alla media italiana, ma inferiore a quello del Nord Ovest** (34.387€ vs 32.984€ in Italia e 40.889€ nel Nord Ovest), confermando il Piemonte **10ª regione in Italia**

(*) PIL nominale

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat

QUADRO ECONOMICO



Imprese attive per provincia, Anno 2023

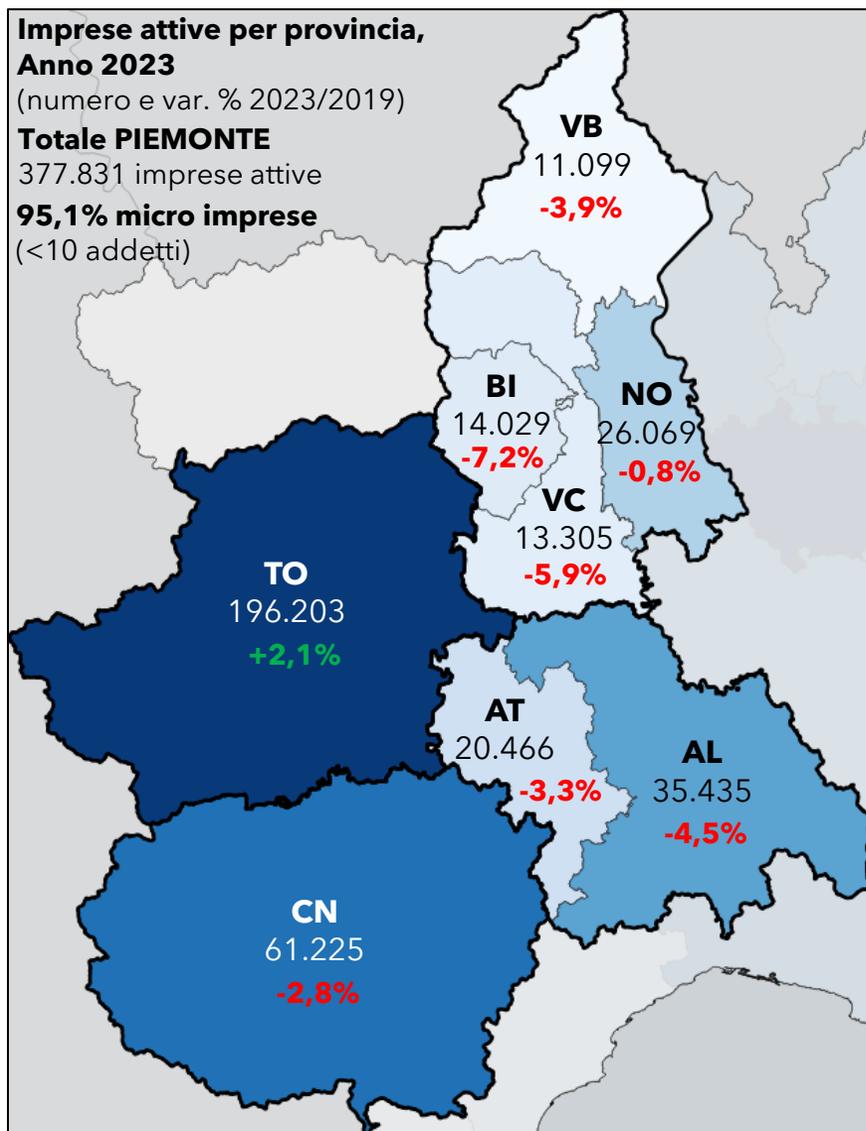
(numero e var. % 2023/2019)

Totale PIEMONTE

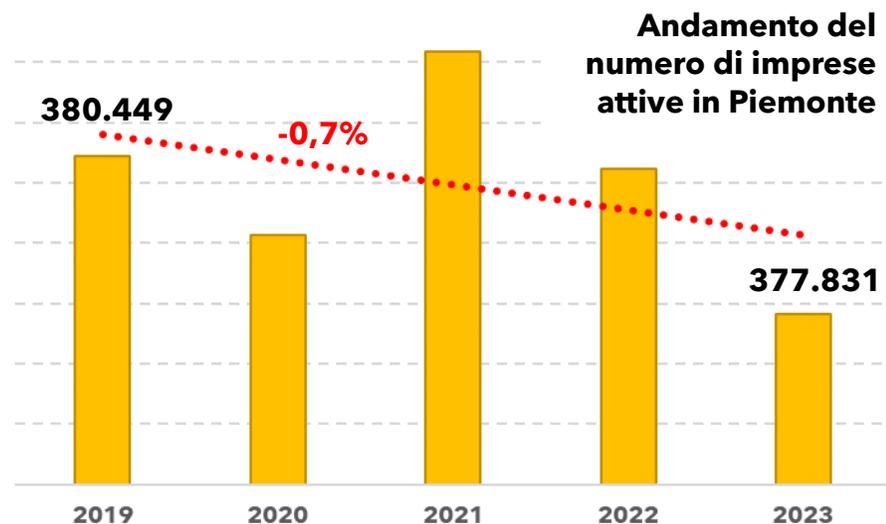
377.831 imprese attive

95,1% micro imprese

(<10 addetti)



Con circa 378 mila imprese attive nel 2023, il Piemonte rappresenta il **28,2%** del tessuto imprenditoriale del **Nord Ovest** e il 7,4% di quello nazionale, occupando il **7° posto in Italia**, al 1° posto la Lombardia che copre il 61% della macroarea e il 16% dell'Italia. Il **68%** delle imprese si concentra nelle province di **Torino** (52%) e **Cuneo** (16%).



	PIEMONTE	di cui COMMERCIO	di cui COSTRUZIONI	di cui AGRICOLTURA	di cui MANIFATTURIERO	NORD OVEST	ITALIA
Imprese attive nel 2023	377.831	23%	16%	13%	9%	1.337.699	5.097.617
Variazione % 2023/2019	-0,7%	-5,1%	+4,8%	-7,1%	-5,7%	-0,3%	-0,8%

Nel 2023 si registra una perdita di imprese del **-0,7%** (**2.618 imprese in meno**) rispetto al 2019, in linea con l'Italia (-0,8%), ma superiore al Nord Ovest (-0,3%).

La contrazione del numero di imprese in Piemonte risulta più accentuata nelle province di **Biella (-7,2%) e Vercelli (-5,9%)** e interessa quasi tutti i principali macro-comparti di attività economica, con l'eccezione del settore delle costruzioni (+4,8%). Solo la provincia di **Torino** registra una crescita del **+2,1%** (4.088 imprese in più).

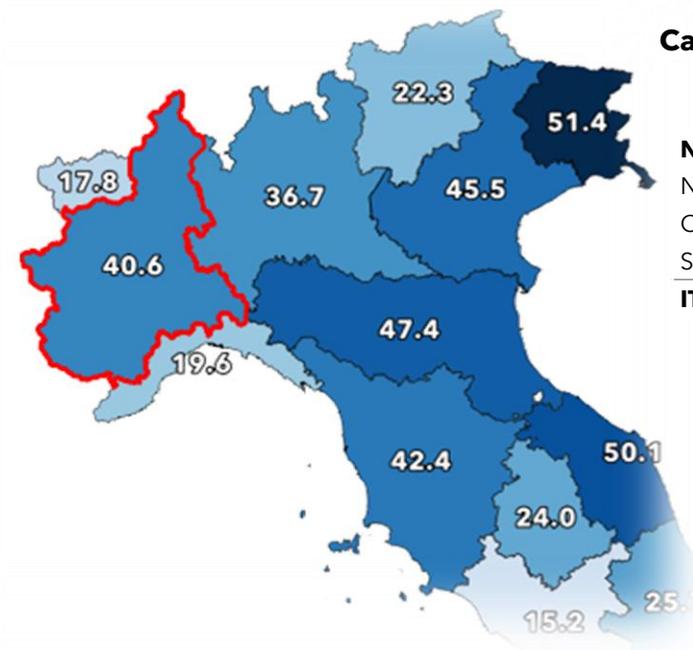
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati InfoCamere/Stockview

COMMERCIO ESTERO: VALORE EXPORT

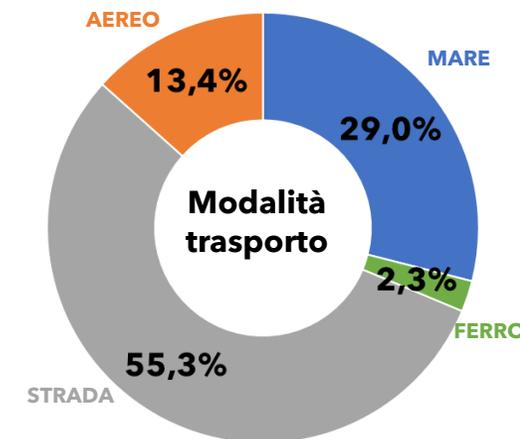
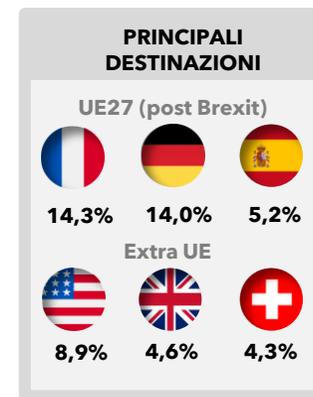
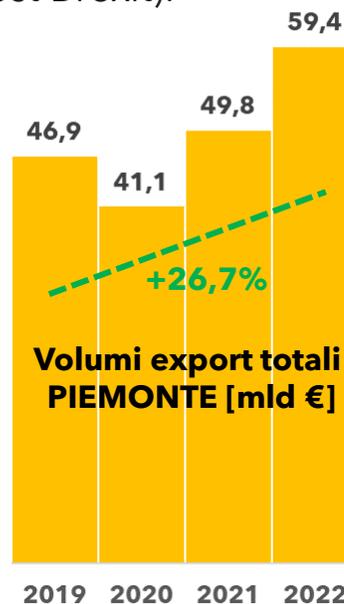
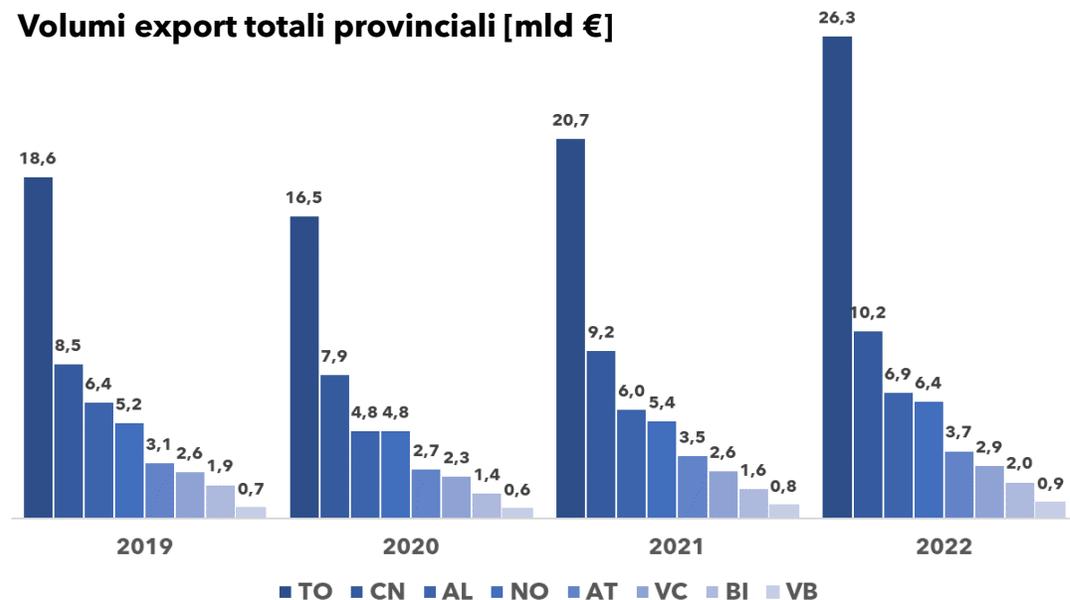


La regione Piemonte **nel 2022 ha esportato** beni per un valore di **59,4 miliardi di euro**, con un saldo commerciale di 14,1 miliardi di euro, segnando un +19,3% rispetto all'anno precedente e un **+26,7% rispetto al 2019**. Con una quota pari al **9,7% dell'export italiano**, è la quarta regione dopo Lombardia (26,4%), Emilia-Romagna (13,7%) e Veneto (13,4). Le esportazioni contribuiscono per il **40,6%** alla formazione **del PIL regionale** contro il 35,8% del 2021 e il 34,0% del 2019.

La provincia di **Torino forma il 44% dell'export regionale**, seguita da Cuneo (17%), Alessandria (12%) e Novara (11%). Il 57% delle esportazioni è diretto verso l'UE27 (post Brexit), il **55%** avviene attraverso la **modalità stradale** (percentuale che arriva al 91%^(*) se si considera solo l'export verso l'UE27 post Brexit).



Volumi export totali provinciali [mld €]

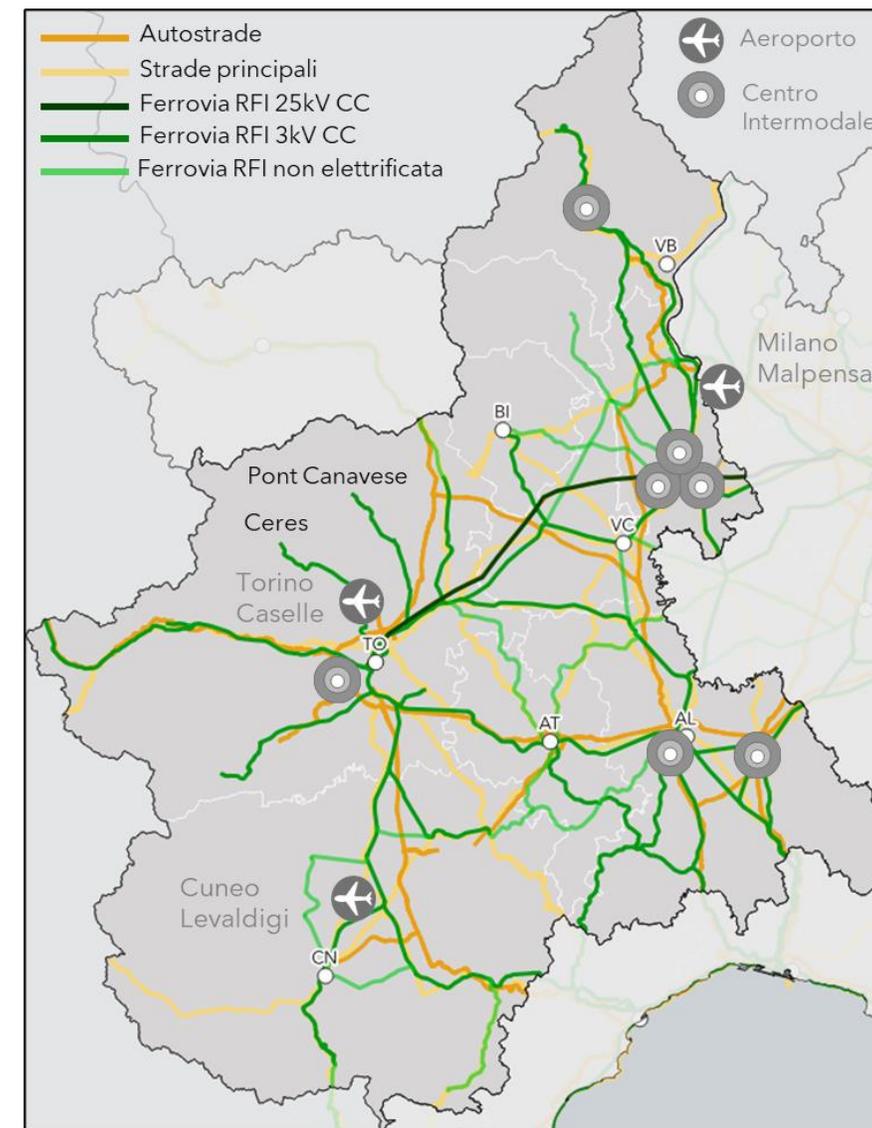


^(*) Il restante 9% è composto da: 5% aereo, 3% ferroviario, 1% marittimo. Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat



INFRASTRUTTURE DI RETE

- **Circa 14.900 km di rete stradale** di cui il **6% autostrade**. Secondo i dati Istat, nel 2022 in Piemonte si sono verificati 10.148 **incidenti stradali** con un aumento del **+4,0%** rispetto al 2021. Rispetto al costo sociale dell'incidentalità stradale con lesioni alle persone, stimato in 17,9 Mld € per l'Italia, la regione Piemonte incide per il 6,7%. L'incidentalità rimane alta sulle strade urbane (70,1% del totale incidenti), ma **l'incremento maggiore di incidenti si è registrato sulle autostrade (+14,2% 2022/2021)**.
- Al 2023 si contano **1.896 km di linee ferroviarie in esercizio, gestite da RFI**, di cui il **72% elettrificate** (67% a 3kV CC e 5% a 25kV CC), **+27 km di linee elettrificate rispetto al 2019** (linea Biella-Santhià, la cui elettrificazione è stata attivata nel 2022 con contestuale ripristino del collegamento Biella-Torino), e il **40% a doppio binario, a cui si aggiungono circa 80 km di linee che dal 1° gennaio 2024** dalla gestione GTT sono passate sotto la **gestione di RFI** (Torino-Ceres, di connessione anche con l'aeroporto di Torino, e Settimo-Pont) e **10 km di linea di competenza della Regione Piemonte** (Novara-Turbigo per Saronno). Secondo il rapporto 2023 di Legambiente, il Piemonte è la regione con il maggior numero di **linee ferroviarie sospese** (456 km e 125 tra stazioni e fermate coinvolte).

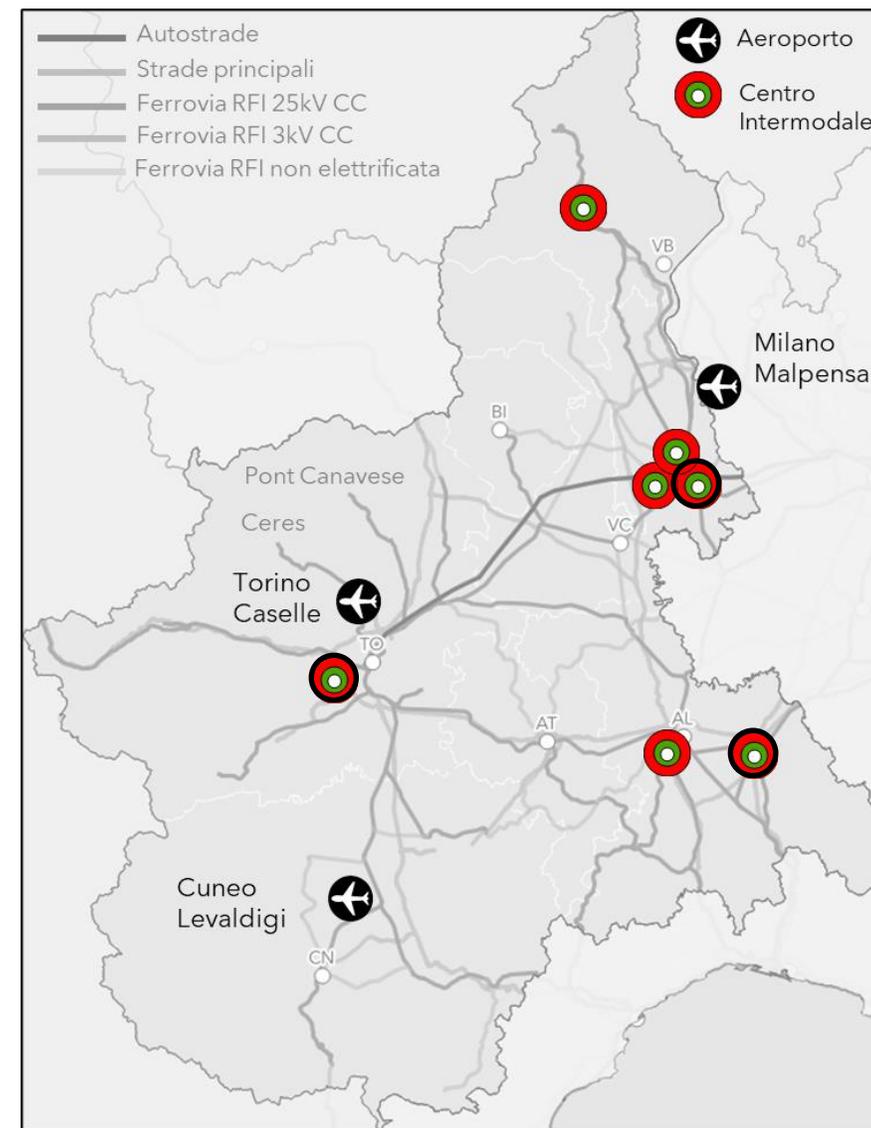


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie (tra cui RFI, CNIT 2021-2022)



INFRASTRUTTURE DI NODO

- **2 aeroporti** che complessivamente nel 2023 hanno registrato oltre **4,6 milioni di passeggeri (+14,8% 2023/2019)**, di cui il **97,6% Torino (+14,7 2023/2019)**, inserito nel Core Network europeo, e il **2,4% Cuneo Levaldigi (+23,2% 2023/2019)**, a cui si aggiunge l'aeroporto lombardo di **Milano Malpensa**, inserito nel Core Network europeo, di riferimento per gran parte del territorio piemontese, con oltre **26 milioni di passeggeri (-9,6% 2023/2019)**
- **7 centri intermodali** di cui
 - 3 interporti: **CIM - Centro Intermodale Merci di Novara** (2.228 coppie treni/anno, inserito nel Core Network europeo), **Interporto di Torino Orbassano - S.I.TO** (302 coppie treni/anno, inserito nel Core Network europeo), **Interporto di Rivalta Scrivia** (retroporto di Genova, 200 coppie treni/anno, inserito nel Comprehensive Network europeo)
 - 4 terminal: **Agognate** (inserito nel Core Network europeo, circa 150 coppie treni/anno), **Novara Boschetto** (circa 2.500 coppie treni/anno), **Alessandria smistamento** (circa 1.800 coppie treni/anno), **Domo2** (circa 3.600 coppie treni/anno)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie (tra cui Assaeroporti, CNIT 2021-2022)

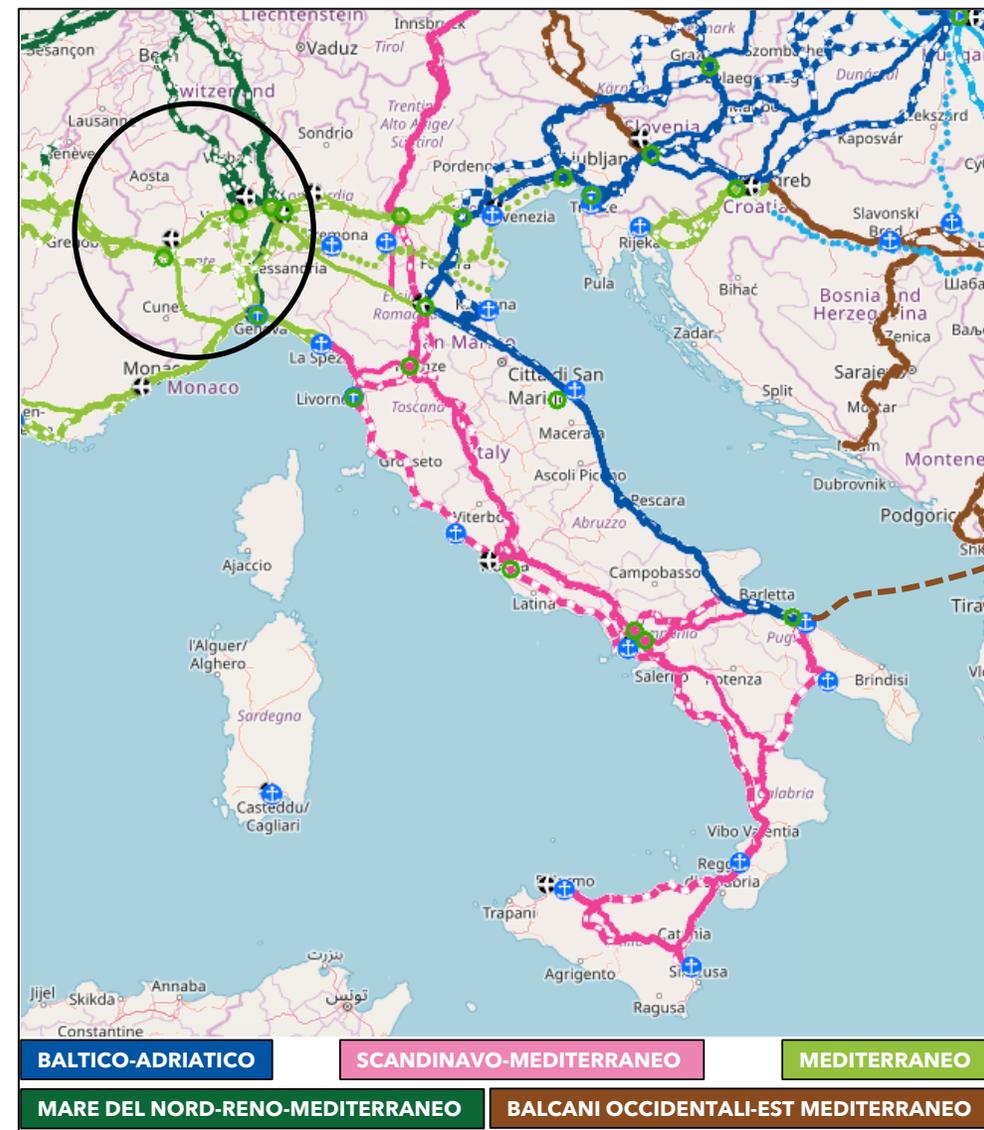


IL PIEMONTE NEL TEN-T

La costituzione e lo sviluppo di una Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) rappresenta uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, poiché in grado di contribuire concretamente allo sviluppo del mercato interno, collegando tra loro le Regioni europee e l'Europa con il Resto del Mondo.

Già a seguito dei negoziati sulla Brexit, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno convenuto di anticipare la revisione degli orientamenti TEN-T al 2021 (anziché al 2023). La principale novità consiste nell'**introduzione di un livello di rete intermedio** (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato «**Extended Core**», con orizzonte temporale il 2040, che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive e include i tracciati dei Corridoi Ferroviari Merci, allineandoli ai nuovi Corridoi Europei di Trasporto.

Gli impatti sui mercati globali dell'attuale **nuovo panorama geopolitico** hanno poi ulteriormente evidenziato l'esigenza di emendare la proposta nel mese di luglio 2022, la cui adozione sarà definita entro il 2024: standardizzazione dello scartamento ferroviario per migliorare l'interoperabilità sia all'interno del territorio dell'Ue che all'esterno; rimodulazione dei tracciati; introduzione di un **nuovo corridoio «Balcini Occidentali-Est Mediterraneo»**, nonché la conversione delle Autostrade del Mare in un concetto di Spazio Marittimo Europeo con vincoli meno stringenti sui porti. Pertanto, **i Corridoi Europei che interessano il nostro Paese diventano cinque.**



Fonte: TENtec Interactive Map Viewer

Elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

IL PIEMONTE NEL TEN-T



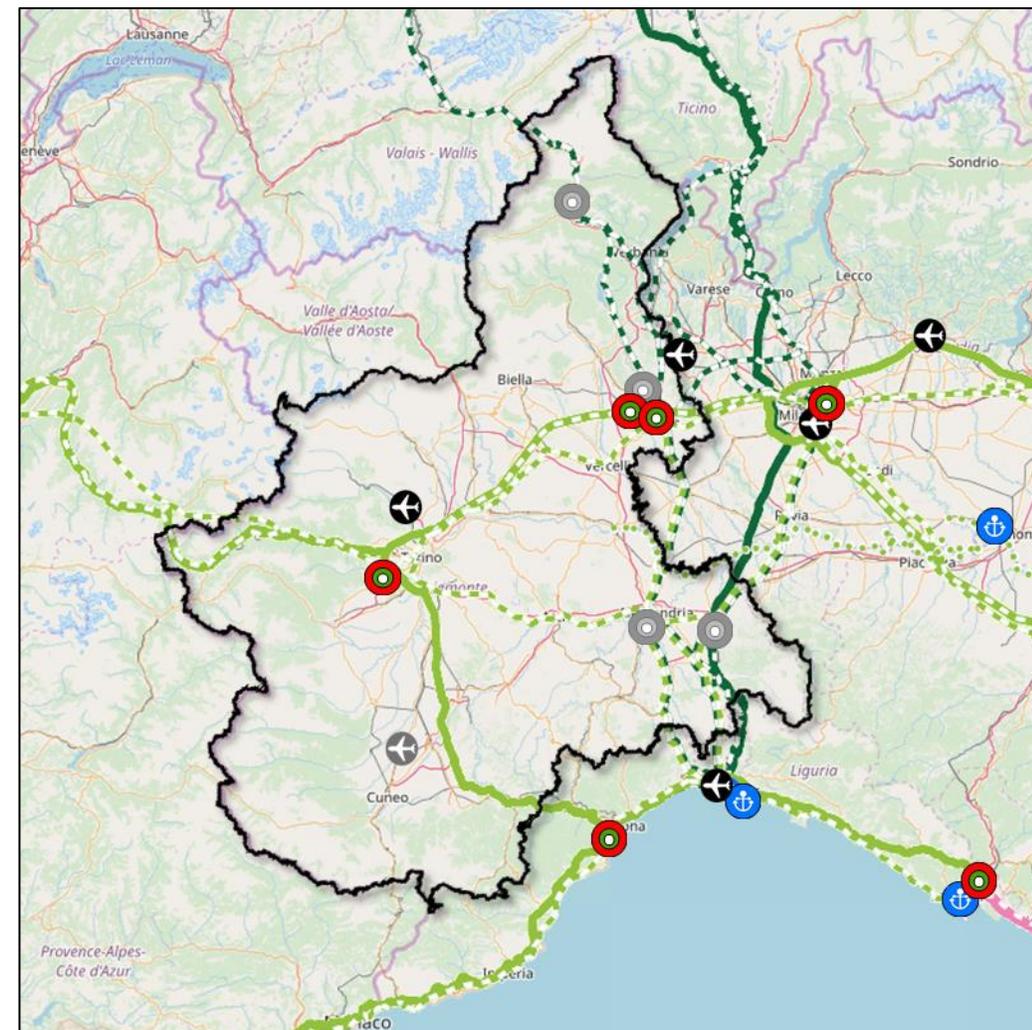
Il Piemonte rappresenta un punto di **snodo cruciale della rete transeuropea di trasporto**.

Oltre a vantare una posizione privilegiata, la regione è dotata di un vivace tessuto imprenditoriale e di nodi infrastrutturali strategici, come **Torino e Novara**, che intercettano **2 Corridoi del Core Network europeo**, lungo le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest:

- **Mediterraneo**
- **Mare del Nord-Reno-Mediterraneo.**

In particolare, le infrastrutture che in Piemonte sono interessate dalla revisione riguardano:

- elevazione a rango di rete Extended Core delle linee (Torino) Trofarello-Asti-Alessandria-Arquata, Alessandria-Novigli-Ligure, Alessandria-Tortona-Arquata Scrivia-Ronco Scrivia-Genova (via diretta e via Busalla), Novara-Alessandria-Ovada-Genova, (Novara) Caltignaga-Cuzzago (che costeggia il Lago d'Orta), Arona-Oleggio, Sesto Calende-Laveno-Luino-Bellinzona (che costeggia la sponda Lombarda del Lago Maggiore e consente il collegamento verso il Gottardo attraverso il nodo di Novara);
- inclusione della tratta ferroviaria transfrontaliera Fossano-Cuneo-Ventimiglia nella rete Comprehensive;
- elevazione del terminal ferroviario/stradale di Agognate (NO) a rango Core.



MEDITERRANEO **MARE DEL NORD-RENO-MEDITERRANEO**

Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari in Piemonte.

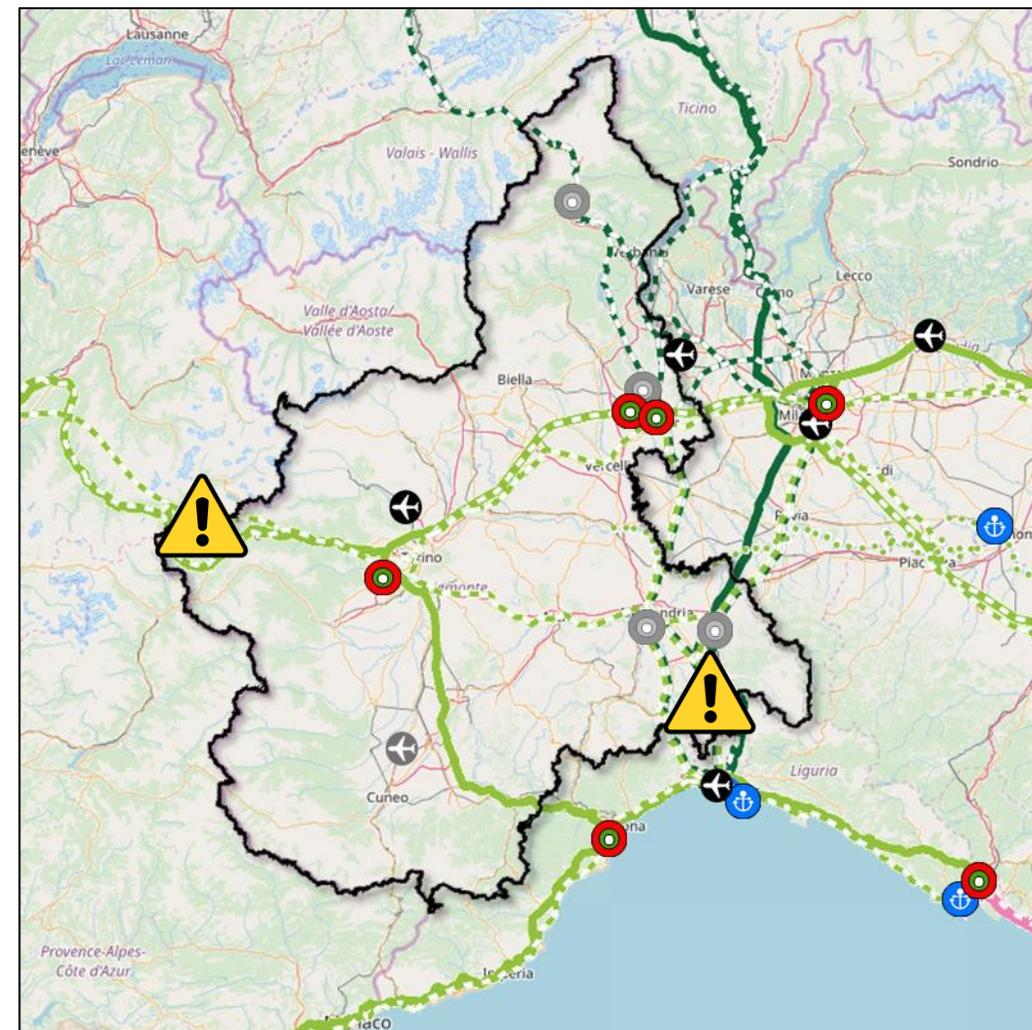
Fonte: elaborazione su mappa TENtec Interactive Map Viewer



I **principali cantieri e progetti** collegati con i due corridoi Ten-T riguardano:

- per la **tratta transfrontaliera della Torino-Lione (Corridoio Mediterraneo)**, dopo anni di sostanziale stallo, si registra un deciso avanzamento nelle opere della nuova ferrovia transalpina con la Francia (tunnel di base del Moncenisio), i cui lavori di scavo sono ormai tutti appaltati e in parte in esecuzione, con conclusione dei lavori prevista entro il 2033 (il rischio è che i tempi per completare i lavori sul lato francese potranno andare oltre questo termine);
- sul **Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo** la situazione è meno rosea a causa dei ritardi accumulati per i lavori del **Terzo Valico** la cui **ultimazione**, più volte posticipata, è **slittata al 2026** e gli interventi previsti, ma non ancora cantierati, tra Tortona e Milano, mentre i progetti di nuove linee e raccordi per le connessioni ferroviarie verso il Gottardo rimangono solo ipotesi di studio.

Con la Legge 55/19 «Sblocca Cantieri», gli interventi del **Nodo di Genova** relativi al potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e all'ultimo miglio tra il Terzo Valico e il porto di Genova sono stati unificati al Terzo Valico in un **Progetto Unico**. La realizzazione degli interventi del Nodo permetterà un aumento della capacità delle linee afferenti, con potenziale incremento della frequenza dei treni, attraverso la separazione dei treni regionali e metropolitani da quelli a lunga percorrenza e treni merci.



MEDITERRANEO **MARE DEL NORD-RENO-MEDITERRANEO**

Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari in Piemonte.

Fonte: elaborazione su mappa TENtec Interactive Map Viewer

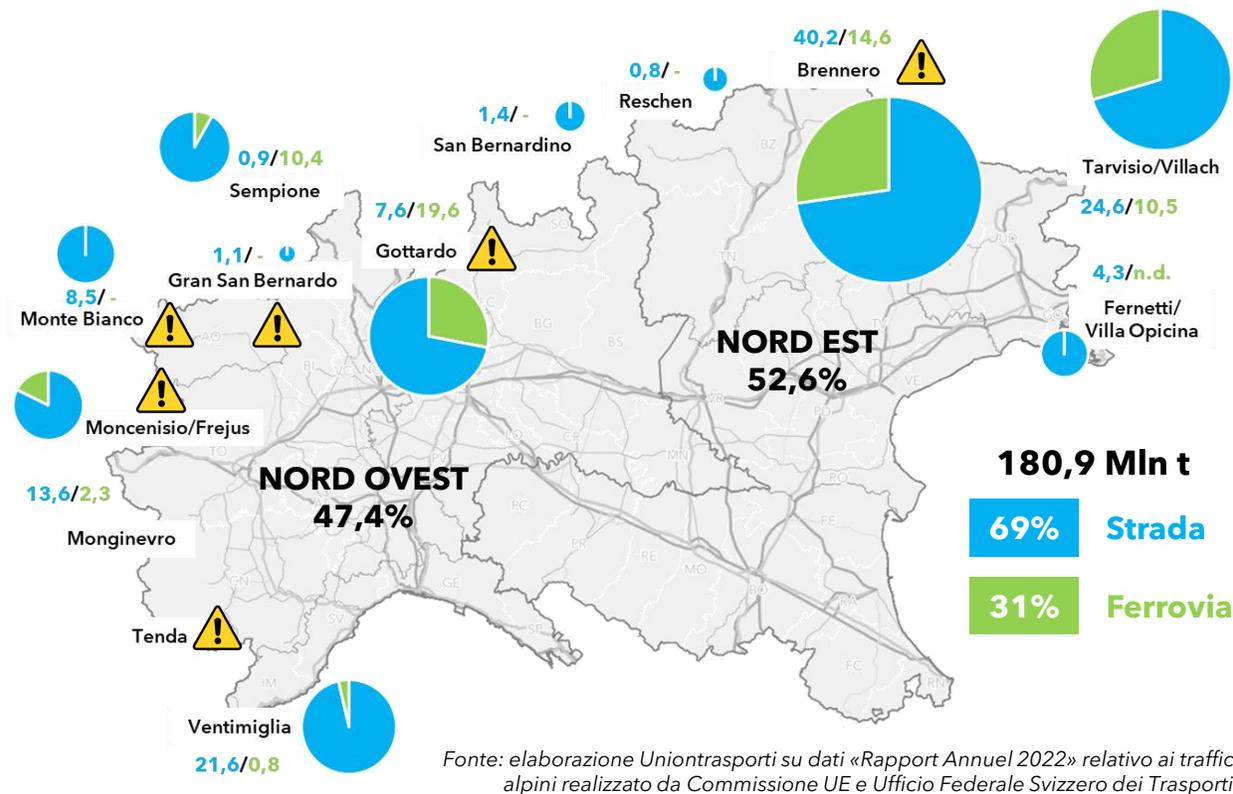
IL SISTEMA DEI VALICHI ALPINI



L'intero interscambio commerciale dell'Italia attraverso i valichi alpini è di **oltre 180 milioni di tonnellate di merci** - di cui circa il 70% viaggia su gomma - per un valore economico stimato in 550 miliardi di euro.

Il 2023 ha messo in luce, con drammatica evidenza, la **debolezza strutturale del sistema di mobilità transfrontaliera** lungo tutto l'arco alpino, facendo registrare una lunga serie di problematiche per l'intero Paese.

Una **serie di eventi negativi**, infatti, hanno messo a dura prova il sistema infrastrutturale del Nord Italia e quindi le relazioni tra l'Italia e l'Europa: dalle limitazioni che hanno coinvolto il traffico pesante verso l'Austria e la Svizzera, alle chiusure per manutenzione straordinaria dei trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, al blocco del tunnel del Frejus in conseguenza della frana che ha interrotto le comunicazioni nel territorio francese.



	TENDA	MONCENISIO/FREJUS	MONTE BIANCO	GRAN SAN BERNARDO	GOTTARDO	BRENNERO
LIMITAZIONI	Chiusura per frana (10/2020)	Chiusura per frana (08/2023) e ripresa a regime del tunnel ferroviario a fine 2024	Chiusura trimestrale per manutenzione (18 anni a partire da 10/2023)	Limitazioni notturne mezzi h>3m (10/2023-03/2024)	Chiusura per deragliamenti (08/2023) e riapertura a regime 09/2024 + chiusura per danni soletta (09/2024)	Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017) + Manutenzione Ponte Lueg + Chiusura per manutenzione (08/2023)
INTERVENTI PROGRAMMATI	Tenda Bis (06/2024)	Torino-Lione (12/2032) + Raddoppio Frejus (01/2024)	-	-	Raddoppio tunnel stradale (2029)	Galleria Base BBT (2032)



La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone (residenti, lavoratori e turisti) e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. Gli indicatori rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali e uno dei fattori chiave nell'**indirizzare politiche di intervento e di sviluppo**, completando e non sostituendo il bagaglio conoscitivo di ciascun territorio. I KPI territoriali, realizzati nell'ambito del Programma Infrastrutture del sistema camerale, sono un insieme di indici su **scala provinciale**^(*) sviluppati rispetto a:

- **5 categorie di trasporto** (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, logistica)  **130 indicatori**
- **2 categorie trasversali** (energia, digitale)  **40 indicatori**

A completamento delle analisi, è stata anche predisposta una **classifica «Green&Smart»** delle province italiane allo scopo di valutare la performance di ciascun territorio nel contesto nazionale in ottica di sviluppo sostenibile, transizione ecologica e digitale.

L'utilizzo di un approccio multicriteria ha permesso di contemplare un ampio spettro di indicatori (complessivamente circa 170) declinati in 4 cluster tematici (contesto, dotazione, funzionalità e strategia), volti a fornire una misura analitica sia della **consistenza fisica** delle infrastrutture presenti sul territorio sia di aspetti anche qualitativi, legati alla loro **fruibilità ed efficienza in relazione al contesto socio-economico e orografico** in cui risiedono. Questi fattori hanno ripercussioni più o meno importanti sull'attrattività di un territorio, sulla qualità della vita e sulle dinamiche che incidono nel percorso verso uno sviluppo sostenibile. Industrializzazione e sviluppo infrastrutturale sono inoltre strettamente legati al progresso tecnologico e all'innovazione, strumenti imprescindibili di ogni strategia volta al raggiungimento degli obiettivi legati all'ambiente.

^(*) 105 territori, considerando 4 territori in Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari) e 5 in Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce)

Fonte: Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti



Per una corretta interpretazione dei **KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica**, è bene precisare che:

- per le **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si basa sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi provinciali)
- per le **infrastrutture di nodo** (porti marittimi e fluviali, aeroporti, centri intermodali), l'analisi è più articolata al fine di esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture indipendentemente dalla «territorialità». Si tiene conto, infatti, della capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe.
 - nodi infrastrutturali raggiungibili entro **90 minuti dal capoluogo di provincia**, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza
 - **fattore di premialità** che tiene conto della presenza e della rilevanza del nodo rispetto a ciascun territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza (quindi ogni nodo ha un peso differente rispetto al territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza).

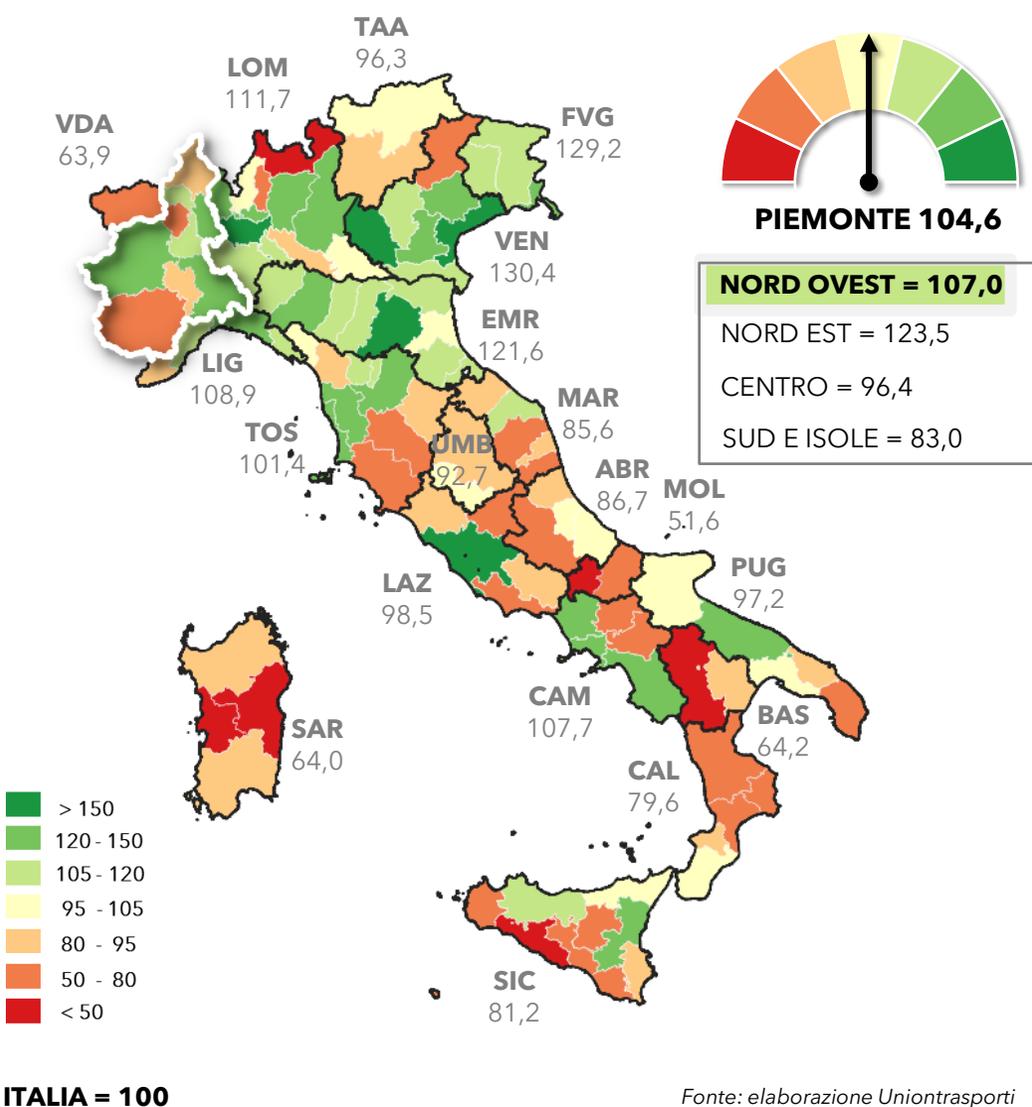
► **Esempio.** Prendendo il caso del «KPI portuale»: anche se il Piemonte non ha sbocchi sul mare, nel calcolo si tiene conto della potenziale influenza dei porti che gravitano attorno a questo territorio, anche se con pesi differenti, infatti Alessandria può beneficiare dei porti marittimi di Savona e Genova e del porto fluviale di Cremona, mentre Cuneo e Asti del porto marittimo di Savona. Tuttavia, la vicinanza ad un nodo extra-provinciale non è sufficiente, da sola, a rappresentare un vantaggio competitivo, se non vi è un adeguato livello di accessibilità. Discorso analogo vale per gli aeroporti e per i centri intermodali che potenzialmente potrebbero essere al servizio di più territori, ma non sempre valorizzano appieno questa potenzialità, a causa della carenza di collegamenti viari e/o ferroviari efficienti.

L'output dell'analisi è una quantificazione del **gap di ciascun territorio rispetto alla media nazionale**, posta uguale a **100**.

Di seguito si riportano i principali risultati riferiti al territorio regionale del Piemonte. Si precisa che il KPI 2023 non è confrontabile con il KPI 2019 (presente nella precedente edizione del Libro Bianco), poiché sono stati introdotti diversi elementi di upgrade in fase di raccolta dati e di calcolo.

Nota: per maggiori dettagli si rimanda al Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti.

KPI TERRITORIALI - Trasporto e logistica



Il Nord Ovest presenta un KPI di sintesi (107) superiore alla media nazionale, ma inferiore a quello dell'area del Nord Est (123,4). Il **Piemonte** si posiziona **in linea con la media nazionale** (+4,6%), al 7° posto tra le regioni italiane, dopo la Campania (107,7) e prima della Toscana (101,4). **Novara (143,2), al 10° posto su scala nazionale**, è la provincia più performante sul territorio regionale. Nel **settore logistico**, punto di forza regionale, **6 territori si collocano sopra la media nazionale**, di cui 2, Novara e Alessandria, nella top10 (rispettivamente al 4° e 7° posto). Sotto il profilo portuale, la regione risulta particolarmente carente non avendo sbocchi sul mare, ma i territori di **Alessandria e Cuneo** sono quelli che esprimono il maggior potenziale in termini di **vocazione retroportuale** rispetto ai porti liguri.

	🚧			🚊			🚆			✈️			🚛			SINTESI		
	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia												
1°	TO	121,9	8°	TO	138,9	8°	AL	103,4	38°	TO	194,7	8°	NO	258,7	4°	NO	143,2	10°
2°	NO	121,4	10°	NO	124,5	19°	CN	55,9	60°	NO	171,7	15°	AL	233,3	7°	TO	141,8	11°
3°	VC	119,2	16°	VB	116,2	28°	AT	42,5	69°	VC	103,4	39°	TO	196,3	13°	AL	124,0	23°
4°	AL	106,3	43°	AL	113,0	35°	VB	0,5	90°	CN	83,1	53°	VC	156,0	26°	VC	112,9	39°
5°	CN	97,7	65°	VC	111,4	37°	NO	0,1	96°	AL	82,0	56°	AT	126,4	34°	AT	89,5	64°
6°	AT	96,0	68°	AT	86,2	73°	TO	0,1	97°	VB	67,6	66°	BI	110,4	41°	VB	87,9	65°
7°	VB	92,9	76°	CN	71,0	87°	VC	0,0	102°	AT	63,0	69°	VB	72,0	61°	CN	77,0	77°
8°	BI	60,9	100°	BI	56,0	99°	BI	0,0	102°	BI	40,8	91°	CN	47,4	78°	BI	60,3	96°

⚠️ Biella (60,3) si conferma la provincia con la performance peggiore in Piemonte (- 40 punti dalla media nazionale), seguita dal territorio di **Cuneo (77,0)**.

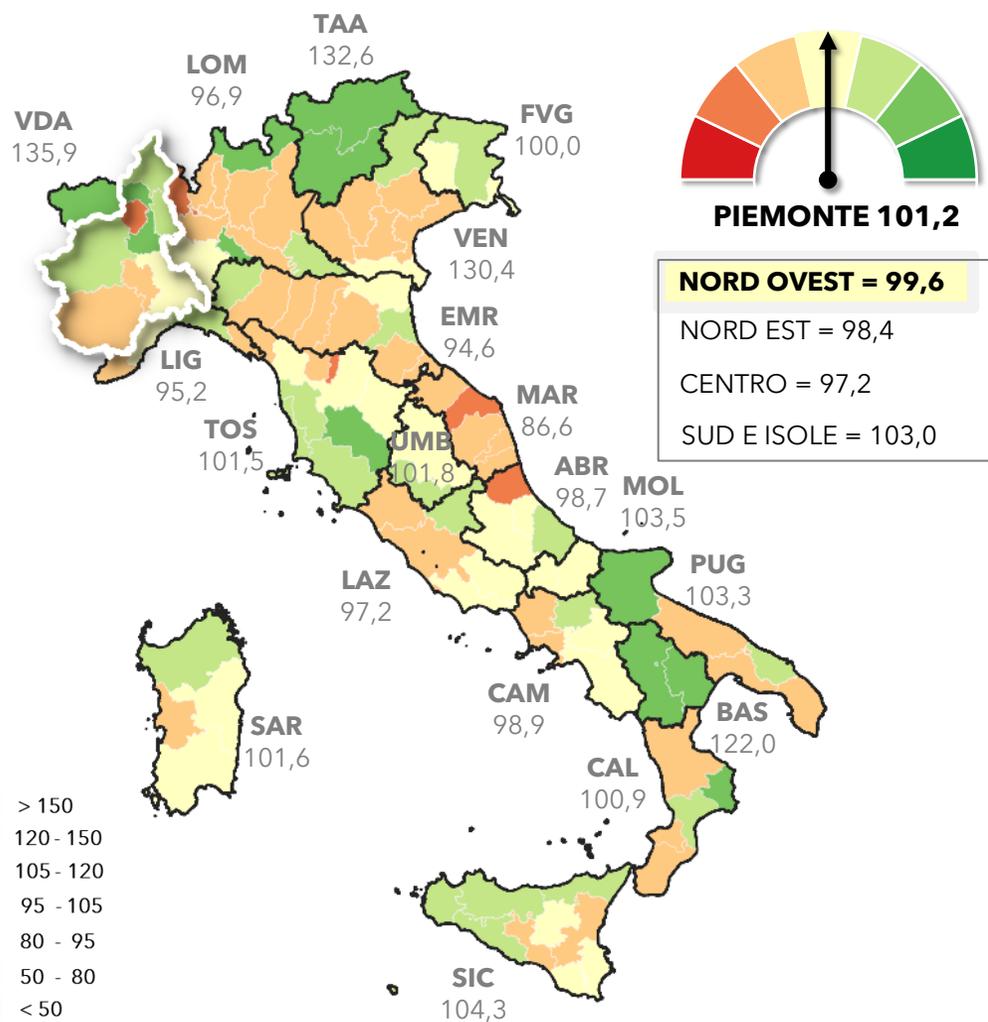


A livello territoriale, **Biella e Cuneo** risultano **le province più deficitarie**, in particolare sotto il profilo portuale e aeroportuale la prima e sotto il profilo logistico la seconda mettendo in evidenza un **elevato rischio di isolamento** dei due territori.

Biella, infatti, risulta anche tra i territori meno performanti dal punto di vista stradale (seguita dalla provincia del Verbano-Cusio-Ossola) e **ferroviario** (insieme alla province di Cuneo e Asti). Oltre a un contesto di per sé sfavorevole (elevata presenza di aree rurali/scarsamente popolate, scarsa accessibilità alla rete ferroviaria, assenza di linee AV) si rilevano criticità dal punto di vista della dotazione (scarsa capacità della rete autostradale, limitata presenza di colonnine per la ricarica elettrica, bassa incidenza della rete ferroviaria a doppio binario, scarsa specializzazione degli addetti nei settori di riferimento), funzionale (limitato numero di treni in arrivo/partenza dal capoluogo, scarsa mobilità integrata nelle stazioni) e strategico (investimenti limitati, elevata incidenza di linee ferroviarie dismesse).

Nonostante la presenza di **due aeroporti (Torino e Cuneo)**, gran parte della regione si posiziona sotto la media nazionale rispetto al KPI aeroportuale, evidenziando alcune **criticità in termini di collegamenti stradali e ferroviari**. I due aeroporti, infatti, **non** risultano **adeguatamente valorizzati** a livello regionale, evidenziando sia scompensi prestazionali, soprattutto dello scalo cuneese, rispetto ad altri aeroporti nel panorama nazionale, sia come Novara e la stessa Torino beneficiano maggiormente dell'influenza degli aeroporti milanesi.

AL	Light Green	Light Green	Yellow	Orange	Dark Green
AT	Yellow	Orange	Red	Orange	Light Green
BI	Orange	Orange	Red	Red	Light Green
CN	Yellow	Orange	Orange	Orange	Red
NO	Light Green	Light Green	Red	Dark Green	Dark Green
TO	Light Green	Light Green	Red	Dark Green	Dark Green
VB	Orange	Light Green	Red	Orange	Orange
VC	Light Green	Light Green	Red	Yellow	Dark Green



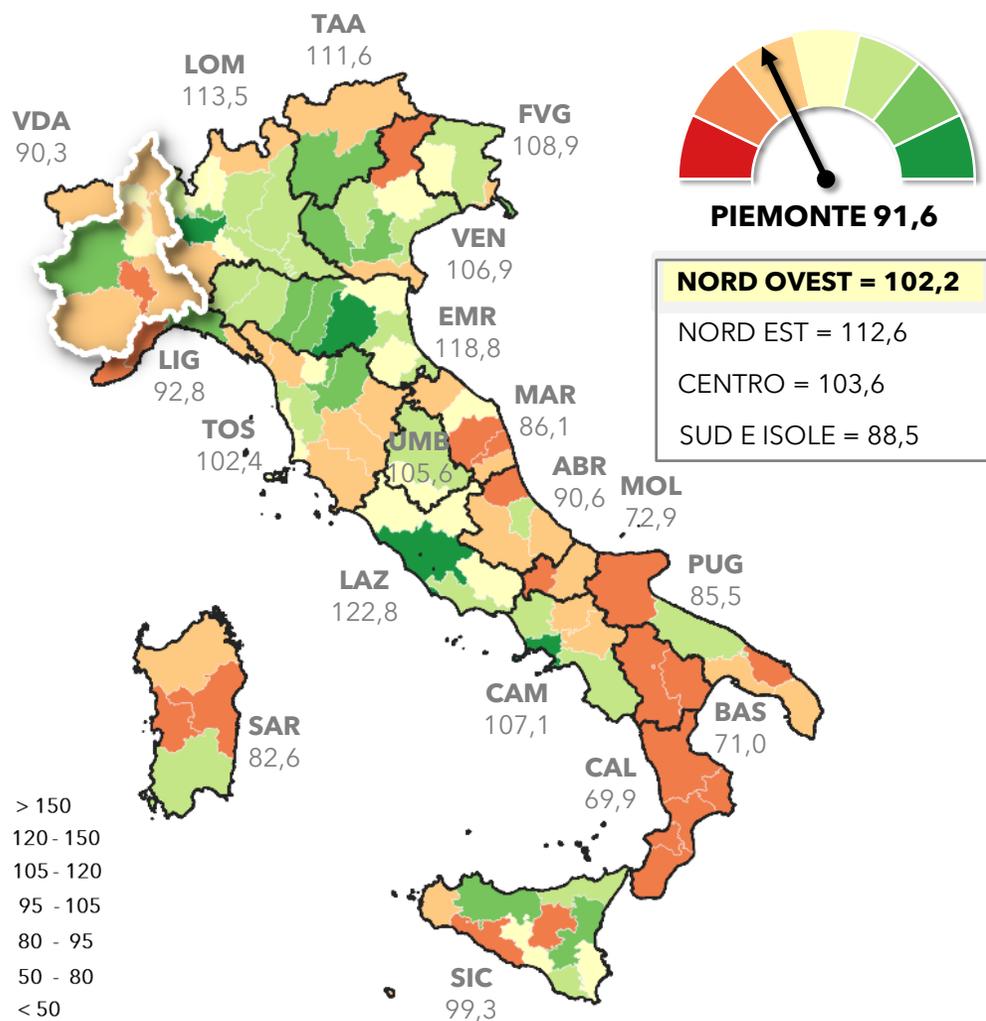
Il «KPI energia» esprime, in senso lato, quanto i territori «utilizzano bene» l'energia che hanno a disposizione, tenendo conto soprattutto delle fonti di energia rinnovabile. Nel novero delle fonti rinnovabili il cui impiego permette di produrre elettricità ci sono in particolare l'energia solare, quella eolica e quella idroelettrica.

Nel 2021, la produzione di **energia elettrica da fonti rinnovabili in Piemonte** ha coperto il **34%** del **totale di energia elettrica prodotta** (pari a circa 30 TWh) con una quota importante dell'idroelettrico (63%).

Provincia	KPI ENERGIA	# Italia	
1°	VC	125,6	6°
2°	VB	119,7	12°
3°	TO	117,3	17°
4°	NO	105,2	34°
5°	AL	97,8	54°
6°	CN	92,9	66°
7°	AT	83,9	93°
8°	BI	67,1	105°

Il KPI (101,2) evidenzia una performance **in linea con la media nazionale** e posiziona la regione al 10° posto tra le regioni italiane. Il territorio di **VC** si distingue come unica provincia **nella top10 nazionale (6° posto)**, seguita da VB (12°), TO (17°) e NO (34°) che si collocano sopra la media nazionale.

Di contro, **Biella** si distacca di **oltre -30 punti dalla media nazionale**, posizionandosi al 105° posto tra le province italiane. L'ambito più carente del biellese è quello della dotazione.

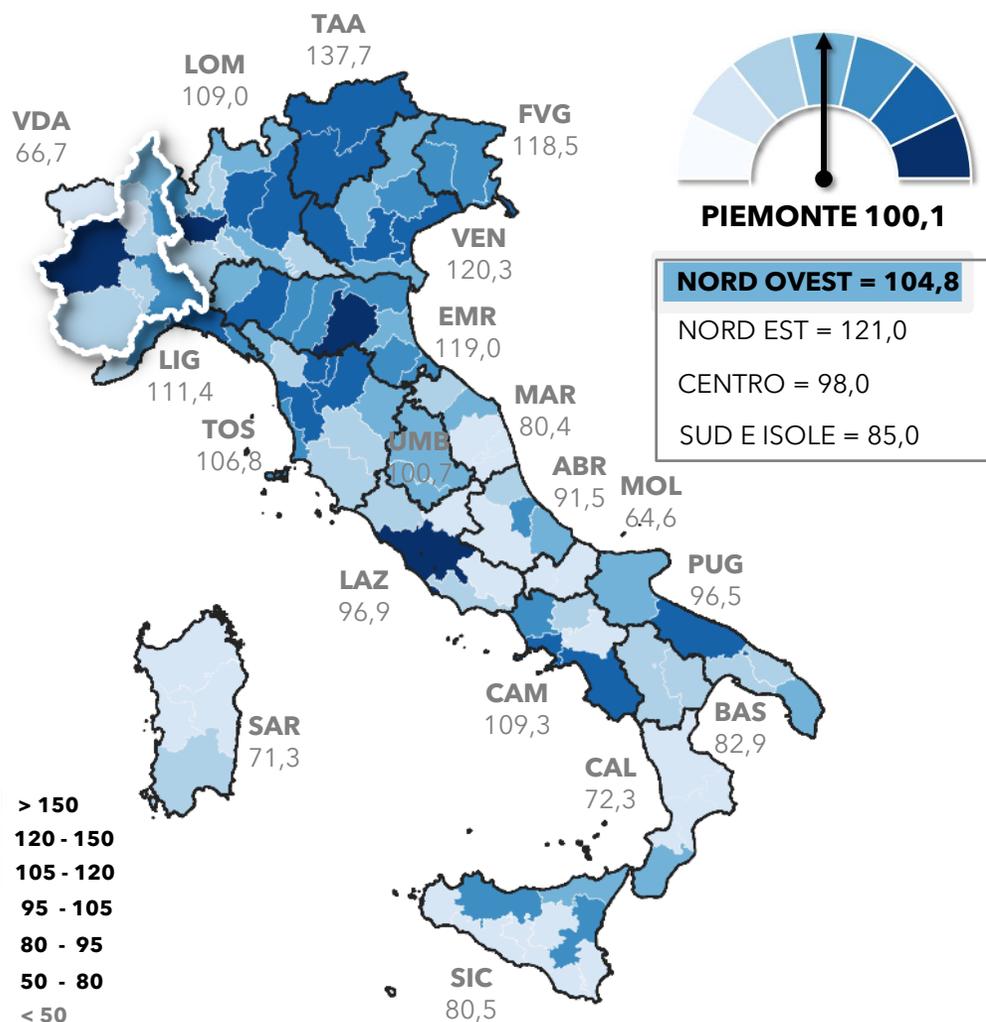


L'obiettivo del «KPI digitale» è quello di mettere a fuoco la propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali, anche in termini di offerta di infrastrutture e di servizi e quindi di opportunità per le imprese e le famiglie residenti.

Nel panorama italiano, le migliori performance sono ottenute da Lazio (122,8), Emilia-Romagna (118,8) e Lombardia (113,5), con un punteggio che supera di oltre il 10% la media nazionale. Il **Piemonte** si colloca al **12° posto** tra le regioni italiane, con un punteggio di **-8,4 punti sotto la media nazionale**.

Provincia	KPI DIGITALE	# Italia	
1°	TO	141,8	6°
2°	VC	99,8	50°
3°	NO	93,6	59°
4°	BI	84,1	76°
5°	CN	83,2	79°
6°	AL	81,0	83°
7°	VB	80,6	84°
8°	AT	68,3	97°

A livello provinciale, solo **Torino** si colloca sopra la media nazionale, **(+41,8)**, al **6° posto** tra le province italiane, seguita da Vercelli (50°). Le altre 6 province si collocano sotto la media nazionale. In coda la provincia di **Asti (97°)** che evidenzia un **gap importante rispetto alla media nazionale (-31,7)**. Tra i fattori penalizzanti: aree rurali/scarsamente popolate, anzianità e livello di istruzione della popolazione, copertura digitale, prestazioni di velocità in download, specializzazione degli addetti, presenza di strutture per l'innovazione.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

La classifica Green&Smart è ottenuta dai 7 KPI sviluppati (strada, ferrovia, porti, aeroporti, logistica, energia, digitale), isolando gli elementi che ricadono nella sfera della **sostenibilità ambientale** e della **digitalizzazione** al fine di ottenere una valutazione di massima sull'orientamento dei territori verso la transizione green e digitale.

Nella classifica regionale, il **Piemonte (100,1)** si posiziona **al 10° posto** e in linea con la media nazionale. La provincia di **Torino** è l'unica a posizionarsi **nella top10 (4° posto)**, distanziandosi di **+50,7** punti dalla media nazionale.

Provincia	KPI «G&S»	# Italia
1° TO	150,7	4°
2° NO	108,2	37°
3° AL	107,2	39°
4° VB	101,7	45°
5° VC	87,6	66°
6° CN	84,3	71°
7° AT	83,5	72°
8° BI	77,4	87°

Tra i principali fattori premianti di Torino: l'intermodalità nei nodi logistici, la percentuale di rete ferroviaria elettrificata, la mobilità integrata nelle stazioni, l'incidenza delle perdite di rete nella distribuzione energetica, la maturità digitale del comune capoluogo, la presenza di strutture per l'innovazione, la velocità media in download.

Biella (77,4) in coda alla classifica regionale si posiziona all'**87°** posto tra le province italiane.

I fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese piemontesi

- Premessa
- Struttura dell'indagine nazionale
- Principali output (*focus Piemonte*)





L'indagine sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese è stata condotta su un **campione di 12.000 imprese** localizzate **su tutto il territorio nazionale**, di queste poco più del 78% sono micro-imprese (< 10 addetti) e circa il 9% sono medio-grandi imprese (> 50 addetti). Il campione selezionato è statisticamente rappresentativo delle imprese italiane stratificate per regione di residenza, classe dimensionale e settore, in grado di garantire la **significatività regionale nel contesto nazionale**(*). Complessivamente sono state coinvolte **circa 756 imprese in Piemonte**.

L'indagine è stata svolta con il supporto tecnico dell'Istituto specializzato in ricerche di mercato Format Research, tramite interviste telefoniche realizzate con sistema Cati, **dal 9 marzo al 3 maggio 2023**.

Una prima edizione dell'indagine nazionale è stata realizzata nel 2021, rivolta alle imprese della manifattura e del trasporto e logistica, i cui risultati sono stati presentati durante i diversi tavoli di confronto territoriali con associazioni e imprese.

Dai suddetti tavoli è emersa l'esigenza di allargare il campo di indagine includendo ulteriori categorie imprenditoriali rilevanti per le economie locali, che hanno peraltro maggiormente risentito degli effetti della pandemia e dell'instabilità economica internazionale. Per tale motivo la nuova indagine include complessivamente **sei settori economici**:

- Agricoltura
- Commercio all'ingrosso
- Costruzioni
- Manifattura
- Trasporto e logistica
- Turismo

Di seguito viene riportata una **selezione dei risultati riferiti alle imprese piemontesi** coinvolte nell'indagine.

(*) Campione rappresentativo delle imprese italiane nei settori considerati. Domini di studio del campione distinti per dimensione e area geografica (nord ovest, nord est, centro, sud/isole), con un intervallo di confidenza 95% (Errore da $\pm 1,5\%$ a $\pm 3,1\%$).

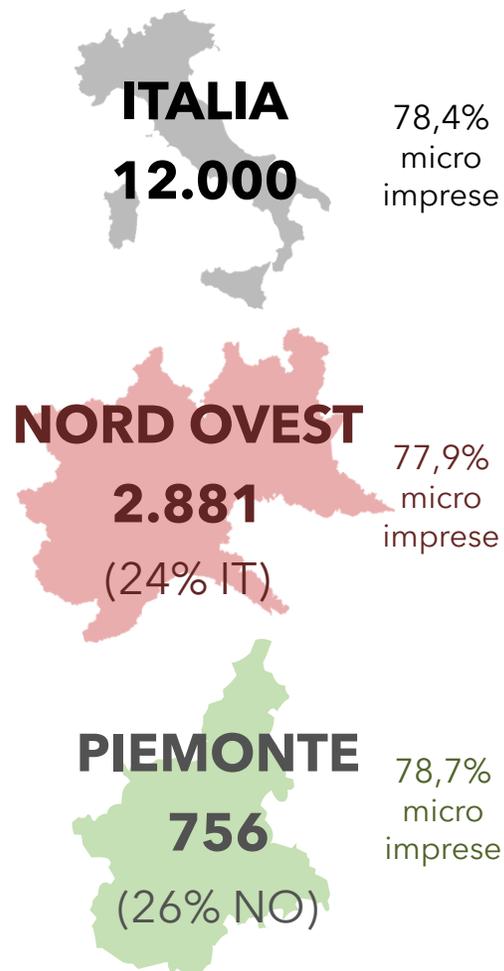
Nota: per maggiori dettagli sugli esiti dell'indagine nazionale si rimanda invece al report dedicato, disponibile sul Portale del Programma Infrastrutture.



TEMI DELL'INDAGINE

-  *Caratteristiche dell'impresa*
-  Mercati di riferimento
-  Modalità di trasporto/qualità delle infrastrutture
-  Priorità infrastrutturali
-  Utilizzo delle misure del PNRR
-  Digitalizzazione/innovazione
-  Sostenibilità

CAMPIONE IMPRESE



SETTORI (% Piemonte)

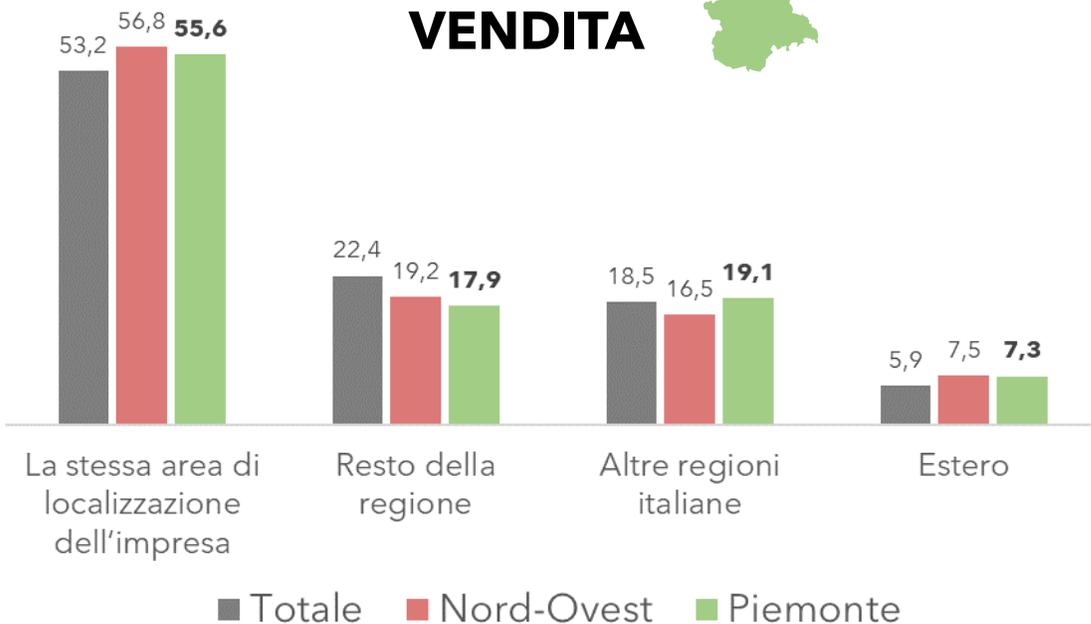


Fonte: elaborazione Uniontrasporti



MERCATI DI RIFERIMENTO

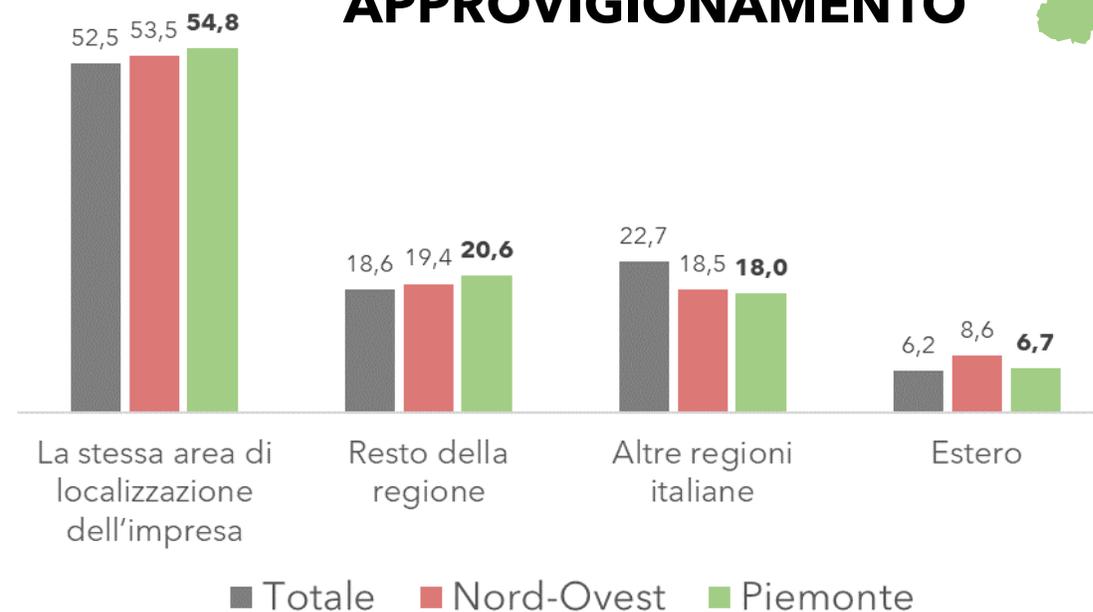
VENDITA



Solo circa il **7%** delle imprese piemontesi **vende** i propri prodotti/servizi **o realizza i propri approvvigionamenti all'estero.**

Circa il **55%** delle imprese piemontesi intervistate **vende** i propri prodotti/servizi **o realizza i propri approvvigionamenti nell'area di localizzazione dell'impresa.**

APPROVVIGIONAMENTO



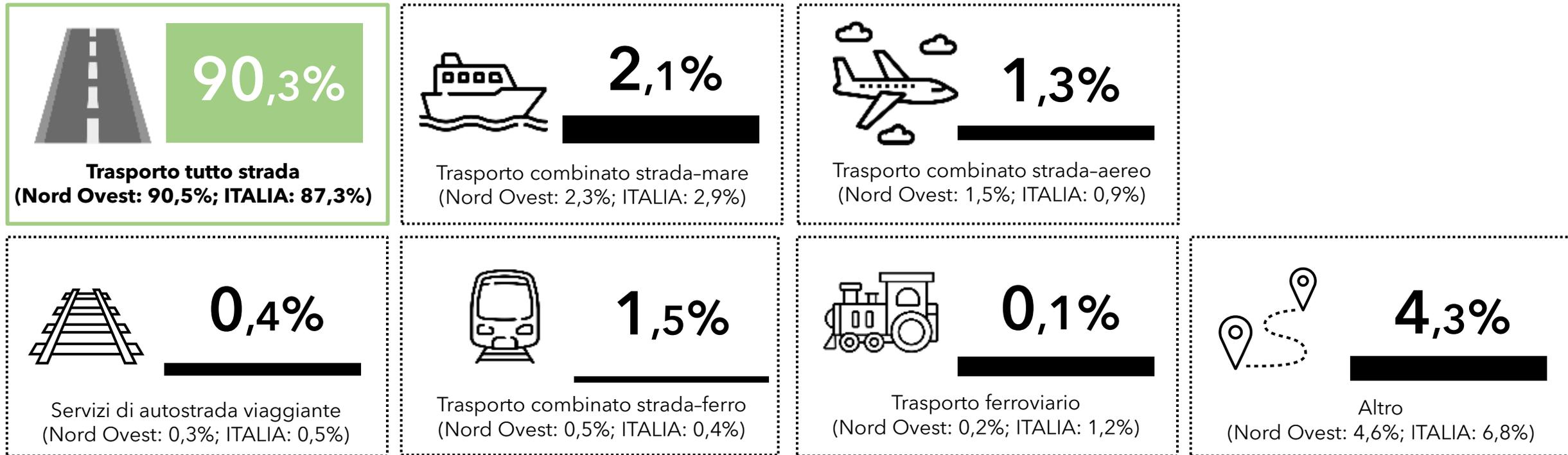
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS PIEMONTE)

MODALITÀ DI TRASPORTO

Il 90,3% delle imprese piemontesi intervistate dichiara di utilizzare il trasporto tutto strada per la spedizione delle proprie merci (in linea con la media del Nord Ovest e di poco superiore alla media nazionale), il 2,1% utilizza il trasporto combinato strada-mare, l'1,5 il combinato strada-ferro e l'1,3% il combinato strada-aereo. Le altre modalità di trasporto vengono mediamente utilizzate con una percentuale inferiore all'1%.



Nota: il campione è rappresentato da 692 imprese in Piemonte, 2.594 nel Nord Ovest e 10.400 imprese in Italia - Non sono considerate le imprese del Turismo

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS PIEMONTE)

QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE, escludendo la valutazione «sufficiente».

La differenza tra giudizi positivi e negativi (net score), in Piemonte, è quasi sempre positiva (ad eccezione delle valutazioni riferite ai porti fluviali e alla rete ferroviaria). In particolare, il maggior gradimento si rileva per la rete autostradale e le reti per la connessione mobile 4G/5G, ma con un «net score» **sempre inferiore alla macroarea di riferimento**. In questo senso si evince un gap importante nelle infrastrutture aeroportuali e in quelle logistiche.

	 Scadente/Mediocre			 Buona/ottima			NET SCORE		
	ITALIA	NORD OVEST	PIEMONTE	ITALIA	NORD OVEST	PIEMONTE	ITALIA	NORD OVEST	PIEMONTE
Ferrovia	36,8%	28,5%	35,1%	32,6%	36,4%	30,4%	-4,2	7,9	-4,6
Autostrada	25,4%	21,1%	21,7%	45,4%	50,9%	49,1%	20,0	29,7	27,4
Strade secondarie	33,1%	28,7%	30,6%	34,7%	41,0%	39,7%	1,6	12,3	9,1
Porti marittimi	28,4%	23,5%	28,9%	37,6%	41,8%	43,5%	9,2	18,2	14,6
Porti fluviali	36,9%	28,1%	36,1%	27,7%	38,4%	29,3%	-9,2	10,3	-6,8
Aeroporti	23,6%	14,2%	25,3%	54,2%	60,2%	44,7%	30,7	46,0 ↔	19,4
Nodi logistici	17,0%	16,1%	25,4%	39,9%	46,6%	41,2%	22,9	30,6 ↔	15,8
Reti BUL fisse	20,7%	24,0%	27,6%	49,3%	46,8%	42,2%	28,6	22,8	14,6
Reti 4G/5G	18,7%	20,8%	24,1%	56,9%	52,7%	52,9%	38,2	32,0	28,8

Percentuali calcolate sulle imprese che hanno espresso una valutazione.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS PIEMONTE)

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI

Alle imprese intervistate è stato chiesto di indicare le **opere ritenute più urgenti** rispetto alle 21 opere prioritarie individuate nella precedente edizione del Libro Bianco, attraverso l'interlocuzione con le rappresentanze territoriali di imprese e associazioni di categoria del Piemonte. Si osserva come, ponendo a confronto le scelte dell'intero campione di imprese e di un campione ristretto alle sole medio-grandi imprese, ci sia la convergenza su 4 interventi.

TOTALE imprese (le 5 opere più urgenti)

-  Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo
-  Attraversamento veloce di Torino in direzione Nord-Sud
-  4ª corsia della Tangenziale di Torino
-  Linea 2 metropolitana di Torino
-  Potenziamento ferrovia Torino-Fossano-Mondovì-Savona

MEDIO-GRANDI imprese (>50 addetti) (le 5 opere più urgenti)

-   Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo
-   Attraversamento veloce di Torino in direzione Nord-Sud
-   4ª corsia della Tangenziale di Torino
-   Linea 2 metropolitana di Torino
-  Uscita autostradale dedicata al traffico pesante A7/A26



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS PIEMONTE)

UTILIZZO DELLE MISURE DEL PNRR

A distanza di circa due anni dall'approvazione definitiva del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR (13 luglio 2021) è stato chiesto alle imprese quanto conoscono questo strumento e soprattutto se sfruttano i bandi e i fondi delle diverse misure.

	Italia	Nord Ovest	PIEMONTE
SI , lo conosco bene	11,8 %	9,5 %	7,9 %
<i>(di cui) Ho partecipato a un bando</i>	40,0%	13,8%	14,8%
SI , ma non nel dettaglio	65,7 %	68,0 %	70,1 %
NO	22,5 %	22,5 %	22,0 %

Il **78%** delle imprese intervistate in Piemonte **conosce il PNRR**, una percentuale in linea con quella nazionale (77,5%) e del Nord Ovest (77,5%). Tuttavia, **solo il 14,8%** delle imprese che ritiene di conoscere bene il PNRR (7,9%) **ha partecipato a un bando**.

Circa il 50% delle imprese piemontesi ritiene che il **ruolo del sistema camerale** potrebbe essere quello di fornire servizi di assistenza per la compilazione delle pratiche, il 36% ritiene utile la promozione di convenzioni con professionisti per la compilazione delle pratiche, il 31% la creazione di infopoint dedicati e il 26% la realizzazione di incontri informativi anche in collaborazione con le Associazioni di categoria.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS PIEMONTE)

INVESTIMENTI REALIZZATI E IN PROGRAMMA

DIGITALE - Investimenti realizzati negli ultimi 3 anni

	ITALIA		NORD OVEST		PIEMONTE	
1°	Software gestionali	24,9%	Software gestionali	27,0%	Software gestionali	24,4%
2°	Tecnologie per il marketing	18,1%	Tecnologie per il marketing	17,2%	Tecnologie per il marketing	18,1%
3°	Connettività in fibra ottica	13,3%	Applicazioni per l'offerta di informazioni e servizi	12,6%	Applicazioni per l'offerta di informazioni e servizi	16,6%

● Convergenza tra Piemonte e Nord Ovest/Italia

Il **48,9%** delle imprese piemontesi (47,4% nel Nord Ovest e 50,8% in Italia) **non ha investito nel digitale negli ultimi 3 anni** principalmente **perché non vede alcun vantaggio rilevante per la propria impresa (50,5%)**, la propria attività non richiede alti livelli di digitalizzazione (37,8%), ma anche perché nella propria zona non è presente l'infrastruttura per la connettività BUL (8,2%).

Il **66,0%** (68,3% nel Nord Ovest e 60,8% in Italia) **non prevede di investire** in tecnologie per l'innovazione nei prossimi 3 anni.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS PIEMONTE)

INVESTIMENTI REALIZZATI E IN PROGRAMMA



SOSTENIBILITÀ - Investimenti realizzati negli ultimi 3 anni

	ITALIA		NORD OVEST		PIEMONTE	
1°	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	22,2%	Mezzi a basso impatto ambientale	21,5%	Mezzi a basso impatto ambientale	23,7%
2°	Mezzi a basso impatto ambientale	20,6%	Materiali più sostenibili	18,0%	Materiali più sostenibili	19,2%
3°	Materiali più sostenibili	12,2%	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	10,4%	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	11,9%

● Convergenza tra Piemonte e Nord Ovest/Italia

Il **49,6%** delle imprese piemontesi (51,1% nel Nord Ovest 45,5% in Italia) **non ha investito nella sostenibilità ambientale negli ultimi 3 anni** principalmente perché la propria attività non richiede interventi in questo settore (38,7%), i costi da sostenere sono superiori ai benefici (24,3%), non vede un vantaggio rilevante per la propria impresa (19,8%).

Il **48,3%** delle imprese piemontesi (50,2% nel Nord Ovest e 50,0% in Italia) **non prevede di investire** nella sostenibilità ambientale nei prossimi 3 anni.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Priorità infrastrutturali

- Premessa
- Considerazioni sulle opere prioritarie
- Le priorità urgenti
- Schede di dettaglio





La precedente edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte ha valorizzato i **tavoli di confronto** realizzati da Unioncamere Piemonte tra gennaio 2022 e maggio 2022 nei 4 quadranti territoriali che compongono la regione con il supporto delle 4 Camere di commercio piemontesi, il coinvolgimento delle associazioni datoriali locali e la partecipazione di attori chiave sul territorio (tra cui amministrazioni provinciali e comunali, centri di ricerca, università). Gli incontri sono stati partecipati anche dalla Regione Piemonte, trovandosi in sintonia, nei tempi e nei modi, con le attività legate all'ultimazione del Piano Regionale dei Trasporti.

Gli esiti dei tavoli di confronto sono stati tradotti in **una vision regionale** declinata in **5 macro-obiettivi e 21 priorità** che il sistema imprenditoriale piemontese ritiene fondamentali per la competitività del territorio con l'obiettivo di adeguare ed efficientare le infrastrutture esistenti e consentire a tutti i territori di poter accedere alle grandi dorsali di traffico. Le 21 priorità sono **confluite nell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Piemonte - OTI Piemonte** di Confindustria Piemonte che ne cura il monitoraggio.

► **1 Vision regionale** «Avvicinare le imprese alle grandi dorsali di traffico»

► **5 Macro-obiettivi**

- Efficientamento del nodo di Torino e hinterland
- Connessioni plurimodali con la Svizzera
- Efficientamento della logistica del basso Piemonte
- Adeguamento e chiusura delle maglie di rete (stradali e ferroviarie)
- Potenziamento delle linee ferroviarie esistenti

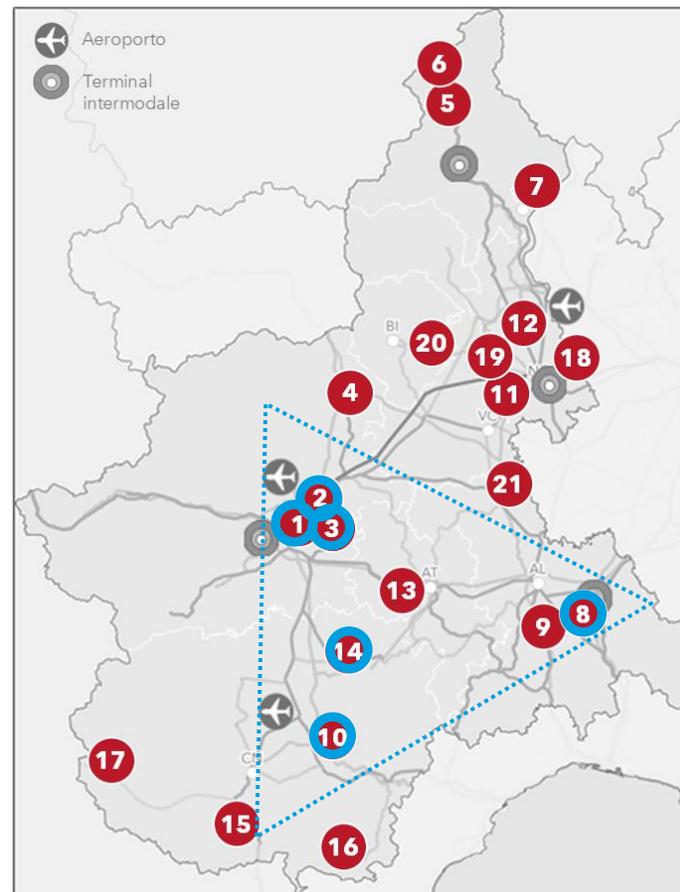
► **21 Priorità**

PREMESSA



La nuova edizione del Libro Bianco tiene conto degli esiti dell'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese e del costante e fondamentale confronto di Unioncamere Piemonte con il territorio. Fermo restando la conferma di tutte e **21 le priorità individuate nella precedente edizione** (elencate in tabella e su mappa), sono state selezionate le **6 opere ritenute più urgenti** dalle imprese piemontesi come emerso dall'indagine nazionale (cfr. pag. 27).

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



Le imprese piemontesi ritengono molto urgente **efficientare il nodo di Torino** (macro obiettivo 1) e **la logistica del basso Piemonte** (macro obiettivo 2) e completare l'autostrada **A33 Asti-Cuneo**, opera che il territorio attende da almeno trent'anni, che rientrano in un ideale «triangolo logistico» nel cuore del Piemonte. Il **quadrante territoriale di Cuneo** (secondo dopo quello di Torino come peso nell'economia regionale) ha l'urgente necessità di ridefinire la propria posizione distintiva nel campo della logistica e dei trasporti, per non essere tagliato fuori dai grandi flussi.

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

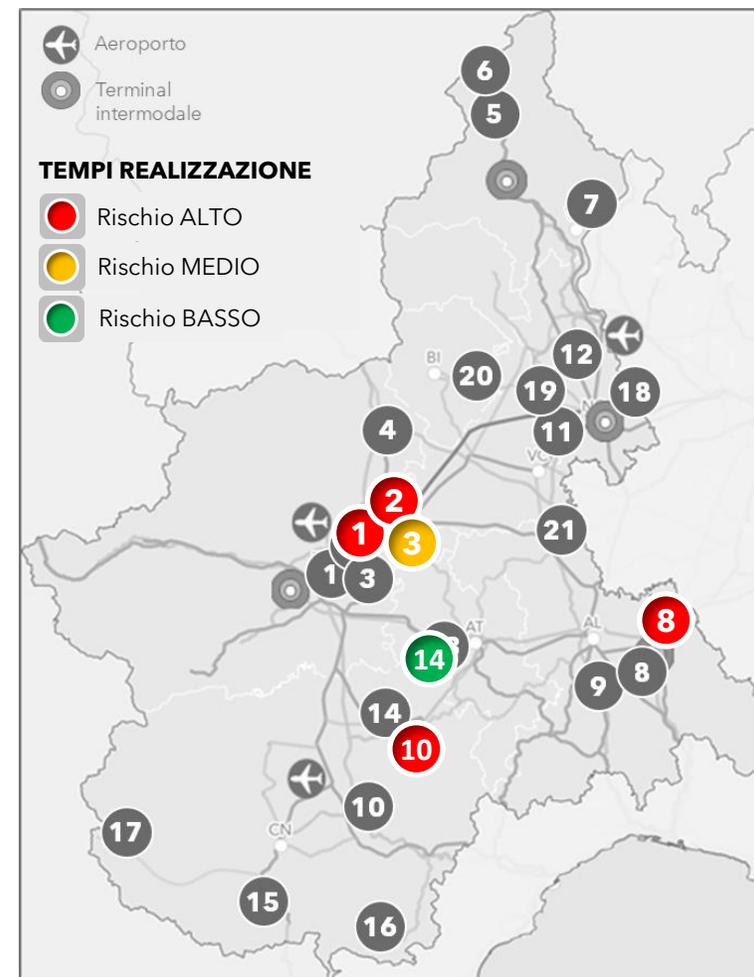
LE PRIORITÀ URGENTI



Le **21 priorità indicate dal sistema imprenditoriale piemontese** sono monitorate da Confindustria Piemonte e consultabili nell'Osservatorio dedicato - [OTI Piemonte](#).

Di seguito si riporta un riepilogo sullo stato delle **6 priorità ritenute più urgenti** dal sistema economico del Piemonte.

Rif. mappa	Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
									P	T	F
1	Attraversamento veloce di Torino in direzione Nord-Sud		-	N	-	-	-	-	●	●	●
2	4a corsia tangenziale di Torino		-	N	-	-	-	-	●	●	●
3	Linea 2 della metropolitana di Torino		3.700	P	2032	49%	-	-	●	●	●
8	Uscita autostradale dedicata al traffico pesante A7/A26		-	N	-	-	-	-	●	●	●
10	Ferrovie Torino-Fossano-Mondovi-Savona		-	P	-	-	-	-	●	●	●
14	Completamento A33 Autostrada Asti-Cuneo		335	L	2025	100%	-	-	●	●	●



Le 6 opere sono indicizzate con un «semaforo» che indica un livello di rischio alto, medio o basso rispetto ai tempi di realizzazione.

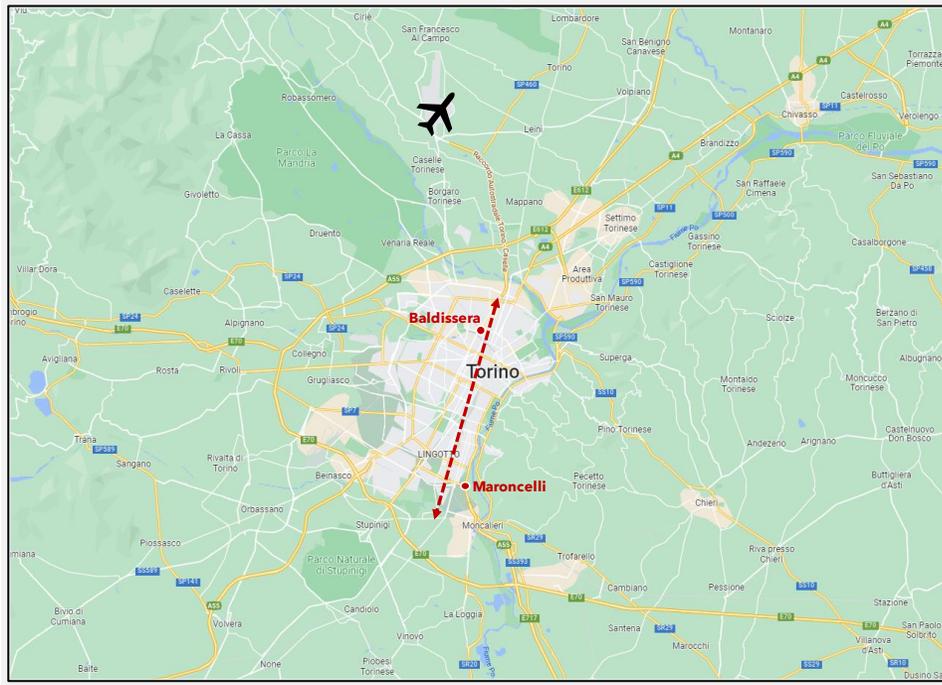
Legenda: «stato» Nuova proposta/progetto fermo; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso; «criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie

Nota: la numerazione ha lo scopo di associare la priorità indicata in tabella con la collocazione sulla mappa (non indica una scala di priorità).

N° 1



Opera
ATTRaversAMENTO VELOCE DI TORINO IN DIREZIONE NORD-SUD



Costo	-
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	Politiche/Finanziarie
Doc. programmazione	-

Rilevanza REGIONALE

Stato NUOVA PROPOSTA

Macro obiettivo 1 EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND

Descrizione

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

Benefici

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

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

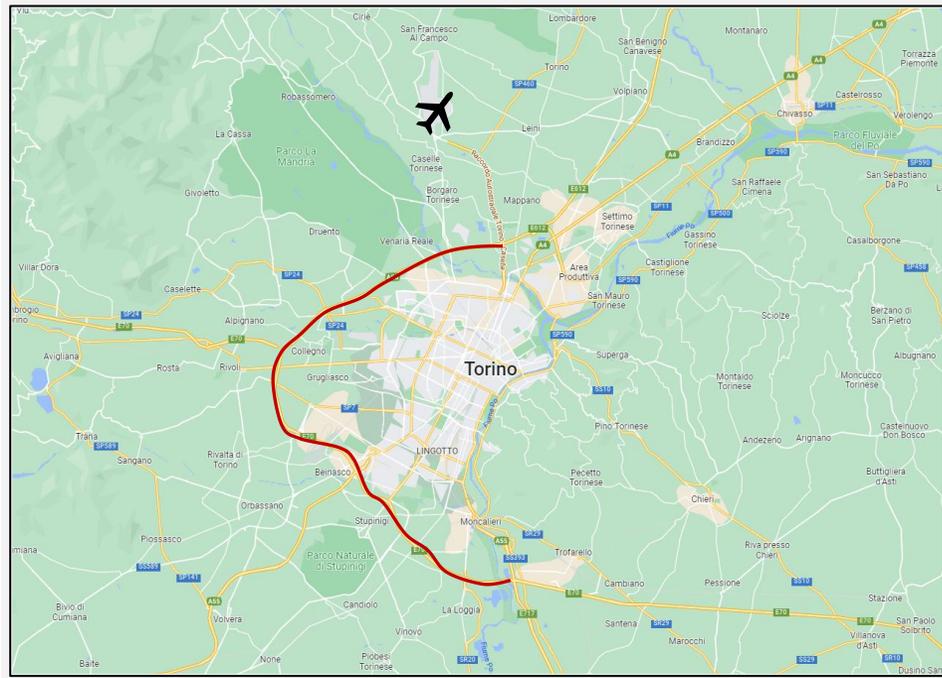
Azioni

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

N° 2



Opera
QUARTA CORSIA DELLA TANGENZIALE DI TORINO



Costo	-
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	Politiche/Finanziarie
Doc. programmazione	Progetto preliminare del 2003

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTO FERMO

Macro obiettivo 1 EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND

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

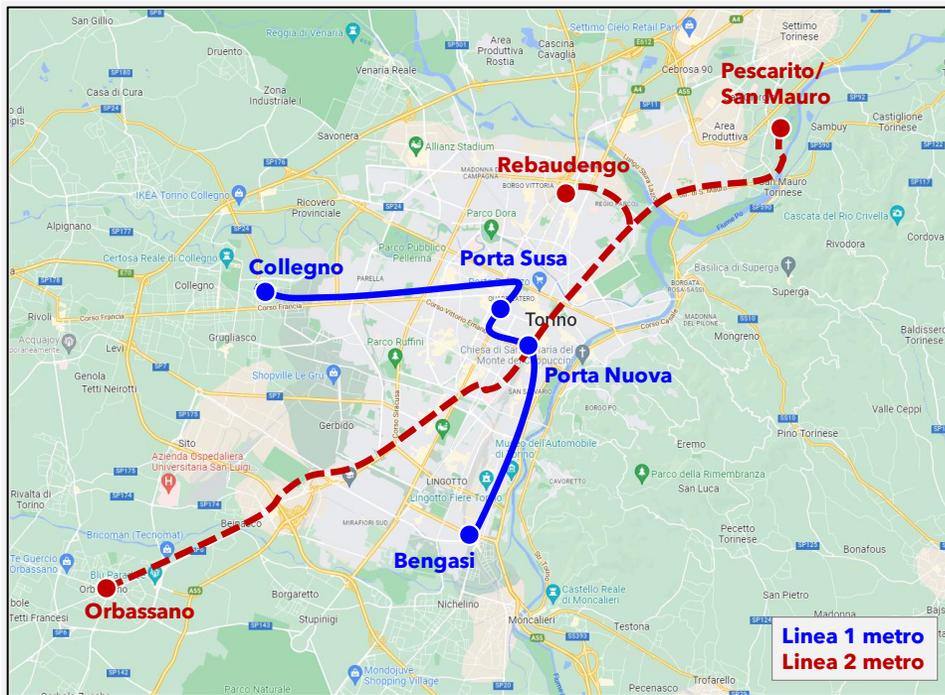
Benefici
Fluidificare la viabilità del nodo di Torino. L'intervento è ancor più necessario in prospettiva se Torino e la sua cintura non vogliono abdicare alle potenzialità di sviluppo che il collegamento ferroviario Torino-Lione garantirà all'economia del territorio, grazie al quale la questione non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

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

N° 3



Opera
LINEA 2 DELLA METROPOLITANA DI TORINO



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

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTO DEFINITIVO

Macro obiettivo 1 EFFICIENTAMENTO NODO TORINO E HINTERLAND

Descrizione

La linea 2 della metropolitana, con la sua configurazione ad «Y», si svilupperà lungo un tracciato di 27,2 km che collegherà la stazione Rebaudengo con Orbassano centro, verso sud-ovest, con una deviazione da via Bologna che consentirà un ulteriore prolungamento della linea fino a raggiungere Pescarito/San Mauro Torinese.

L'inizio dei lavori è slittato al 2025, partendo dal 1° lotto (Rebaudengo-Politecnico) e ci vorranno circa 7 anni e 7 mesi per l'inaugurazione del primo tratto.

Il costo dell'opera è stimato in circa **4 Mld € di cui il 49% finanziati**.

Criticità tecniche: nel corso degli anni sono state elaborate quattro ipotesi di tracciato che hanno rallentato i lavori per la realizzazione dell'opera.

Benefici

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

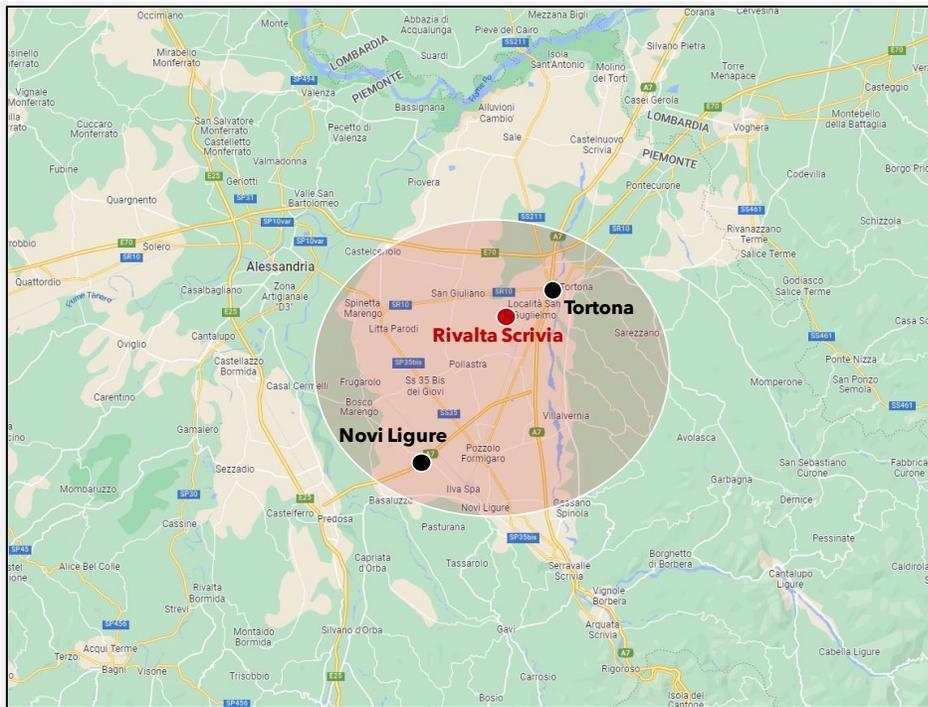
Azioni

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

N° 8



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



Costo	-
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	-
Doc. programmazione	-

Rilevanza REGIONALE

Stato NUOVA PROPOSTA

Macro obiettivo 3 EFFICIENTAMENTO LOGISTICA DEL BASSO PIEMONTE

Descrizione

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

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

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

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

Benefici

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

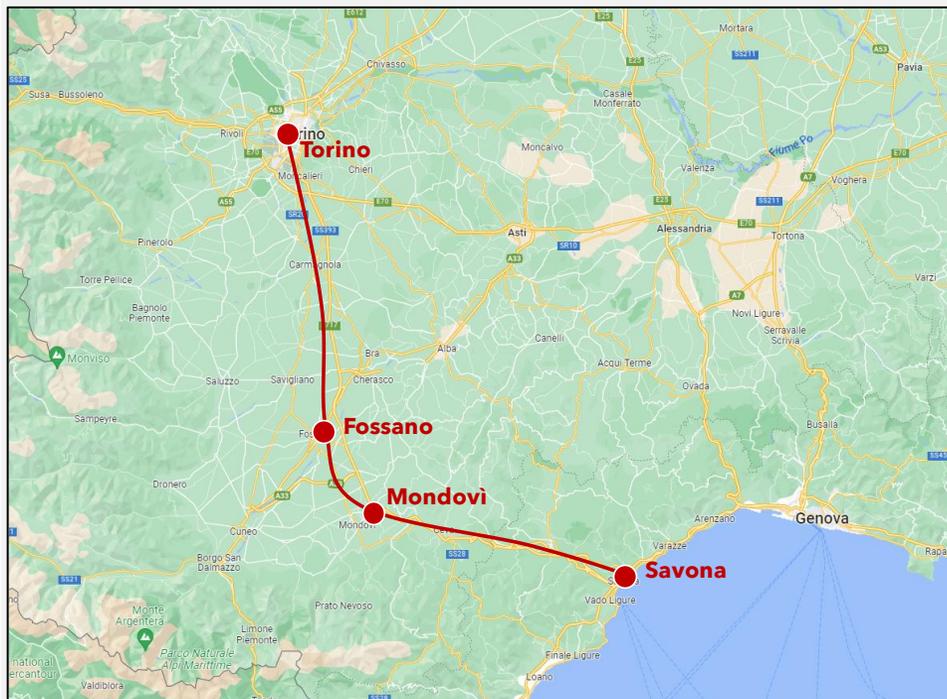
Azioni

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

N° 10



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



Costo	-	-
Copertura	-	-
Fine lavori	-	-
Criticità	Politiche/Finanziarie/Tecniche	
Doc. programmazione	-	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO
PRELIMINARE

Macro obiettivo 3
EFFICIENTAMENTO LOGISTICA
DEL BASSO PIEMONTE

Descrizione

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

Benefici

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

Azioni

Inserimento di risorse nel CdP RFI destinate a interventi e approfondimenti progettuali per il potenziamento e adeguamento dell'intera linea, sia nella tratta piemontese che ligure. Nell'ambito del Protocollo d'Intesa firmato a giugno 2022 tra Regione Piemonte, Regione Liguria, RFI e Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale è stato avviato uno studio di mercato per approfondire, sulla base delle esigenze degli operatori del territorio, gli scenari di sviluppo dei traffici sulla linea Torino-Savona e quindi individuare ipotesi di intervento di potenziamento tecnologico e infrastrutturale.

N° 14



Opera
COMPLETAMENTO A33
AUTOSTRADA ASTI-CUNEO



Rilevanza NAZIONALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 4 ADEGUAMENTO E CHIUSURA MAGLIE DI RETE

Descrizione

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

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

I **lavori** sono **iniziati nel 1998**, dopo anni di ritardi e dibattiti, nel gennaio 2021 la firma degli atti aggiuntivi tra ASTM e MIT ha consentito lo sblocco dei cantieri sul lotto II.6, diviso in due tratte. Il **Lotto II.6b**, verso Alba, **è stato inaugurato il 3 aprile 2023** e ha mantenuto il progetto originario. **Per il Lotto II.6a**, verso Bra, è stato realizzato **un nuovo progetto di viadotto** a causa dell'insostenibilità finanziaria del progetto della galleria di Verduno, che nel 2021 è stato sottoposto a **valutazione di impatto ambientale** e **a ottobre 2023 ha ricevuto il nullaosta dal MIC per l'avvio dei lavori**. Sono state quindi definitivamente superate una serie di criticità di tipo politico, tecnico e finanziario che nel corso degli anni hanno ostacolato la realizzazione dell'opera.

Costo	335	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2025	
Criticità	-	
Doc. programmazione		

Benefici

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

Azioni

Necessario monitoraggio e spinta politica per accelerare il completamento dell'opera.

Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)

- Premessa
- La strategia italiana per la BUL





Le reti a Banda Ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini.

Le prestazioni in termini di velocità di connessione e di qualità della connessione che l'utenza richiede aumenta nel tempo in maniera proporzionale alla crescita dei bisogni di comunicazione, conseguenza della trasformazione digitale della società e delle imprese a cui stiamo assistendo.

Tuttavia, la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi ed ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette «aree di mercato».

Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, **la Commissione europea ha definito gli obiettivi di copertura e prestazioni della rete fissa e della rete mobile**, aumentati nel corso degli anni in relazione alle nuove esigenze di comunicazione^(*), condivisi da tutti gli Stati membri e che quindi impegnano i singoli Stati a sviluppare strategie, piani, normative per supportare direttamente o indirettamente gli interventi anche nelle «aree a fallimento di mercato».

Pertanto, **nel corso degli anni il Governo italiano ha sviluppato e rivisto la propria strategia per lo sviluppo della BUL** con l'obiettivo di garantire una connettività ad almeno **1 Gigabit a tutte le famiglie e una copertura 5G nelle zone abitate** (in linea con gli attuali obiettivi al 2030 della Commissione europea).

Attualmente sono in corso gli interventi avviati a seguito delle seguenti strategie:

- **2015 - Piano Aree Bianche**
- **2021 - Strategia italiana per la BUL «Verso la Gigabit Society»**
- **2023 - Strategia italiana per la BUL 2023-2026.**

^(*) Dai 30 e 100 Mbit/s per la rete fissa della «Agenda Digitale Europea» del 2010-2020, con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «**Gigabit Society**») del 2016 e poi con la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «**Digital compass**») del 2021, si è passati all'obiettivo di garantire entro il 2030 a tutte le famiglie dell'UE una **connettività ad almeno 1 Gigabit** e che tutte le zone abitate siano coperte dalle **reti 5G** (Agenda Digitale Europea 2020-2030).



Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, la realizzazione e gestione di un'infrastruttura, che rimane di proprietà pubblica, nelle cosiddette «aree bianche» da parte di un concessionario selezionato attraverso bando di gara. L'obiettivo della strategia è **portare Internet veloce** (almeno 30 Mbit/s in download) a circa 9,6 Mln di unità immobiliari (circa 14,3 Mln di abitanti) **nelle aree** cosiddette a **«fallimento di mercato» in 7.632 comuni** e una connettività **over 100 Mbit/s alle sedi della PA e alle aree industriali ricadenti in tali aree**. L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi, al concessionario **Open Fiber**.

I lavori previsti, che comprendono la realizzazione di infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s (FTTH) per l'83% delle unità immobiliari e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%, avrebbero dovuto concludersi nel 2020 ma **sono ancora in corso**.

- A seguito di una serie di difficoltà, alcune delle quali operative (per es. la dilatazione dei tempi per l'ottenimento dei permessi e la mancanza di manodopera), si prevede la **chiusura dei lavori entro il 2024**, anche se un ulteriore slittamento al 2025 non è da escludere.
- **In Piemonte** l'intervento, avviato in attuazione dell'Accordo di programma tra Regione e Ministero delle Imprese e del Made in Italy (ex MiSE) siglato nel 2016, interessa 1.198 comuni che saranno collegati con modalità FTTH e/o FWA. Secondo l'ultimo dato disponibile (dicembre 2023), i servizi sono già disponibili in 983 comuni con **706.160 unità immobiliari commercializzabili, ma i servizi attivati riguardano solo 20.171 unità immobiliari** (2,9%), evidenziando un livello di «take-up» del servizio di connettività ancora molto basso.

Provincia	N° comuni con UI in commercializzazione	N° UI in commercializzazione
Alessandria	167 (su 188)	83.899
Asti	104 (su 118)	52.925
Biella	74 (su 82)	78.171
Cuneo	160 (su 246)	107.553
Novara	70 (su 88)	59.043
Torino	264 (su 313)	211.614
Verbano-Cusio- Ossola	63 (su 77)	51.365
Vercelli	81 (su 86)	61.590
PIEMONTE	983 (su 1.198)	706.160



La «Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society» di fatto anticipa l'obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.

Si compone di **7 piani/interventi**, di cui 2 già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e 5 nuovi piani, approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 ed **inseriti nel PNRR** (risorse previste \approx 6,7 Mld €), che agiscono a completamento dei piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni nelle «aree a fallimento di mercato».

I 5 nuovi piani (risorse PNRR):

- Piano Italia 1 Giga
- Piano Italia 5G densificazione
- Piano Italia 5G backhauling
- Piano Scuola connessa
- Piano Sanità connessa.

Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti e cinque i nuovi piani permettendo così l'avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026.

È stato **aggiudicato il 75% dei fondi** per poco più di 5 miliardi di euro, in gran parte concentrati nei Piani Italia 1 Giga e Italia 5G.

A questi piani, come nella precedente strategia, è associato un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e di aggiornamento della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità, fisse e mobili, come strategiche.

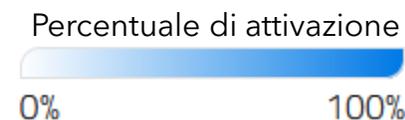
Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei nuovi **Piani Italia 1 Giga e Italia 5G** (backhauling e densificazione) dove **si concentrano le maggiori risorse previste dal PNRR** (rispettivamente 3,9 Mld € e 2 Mld €).

BUL 2021 - PIANO ITALIA 1 GIGA (PNRR)

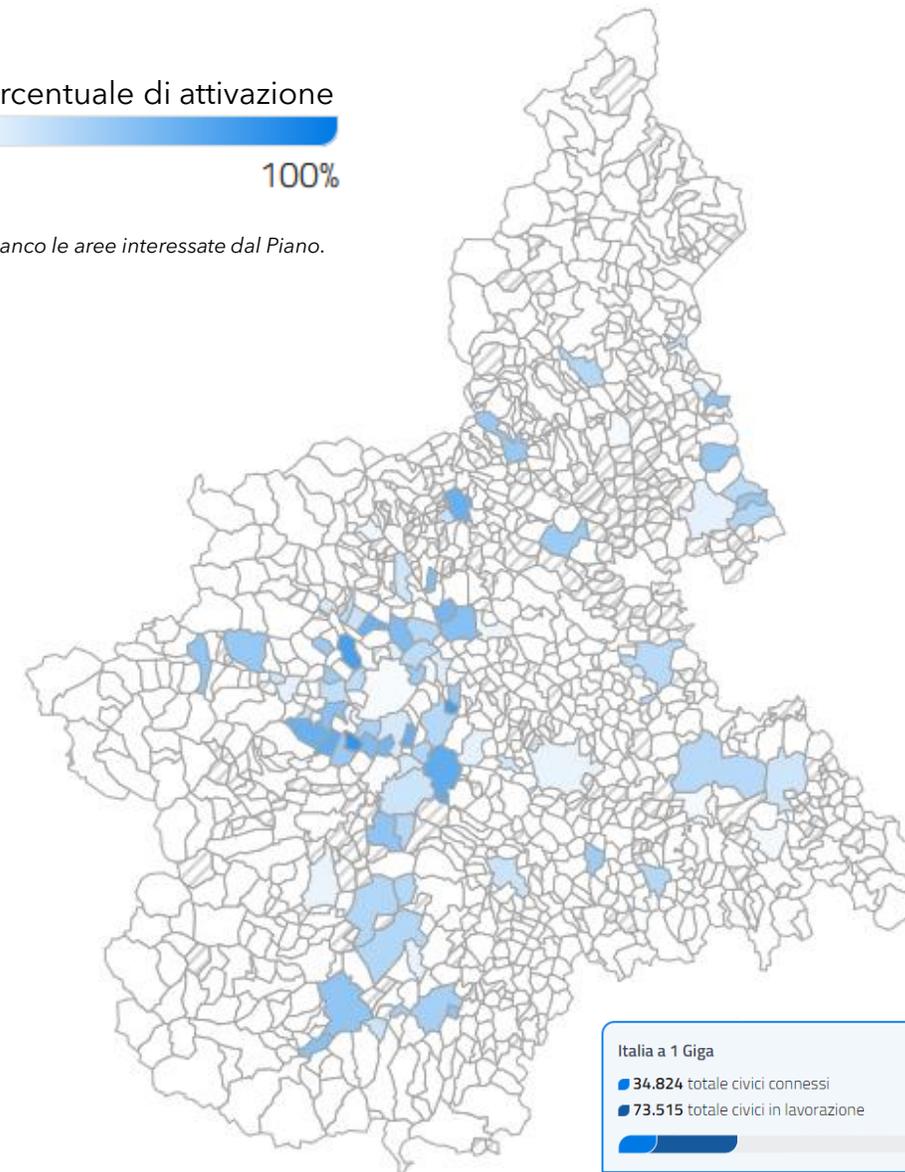


Il Piano «Italia a 1 Giga» si pone l'obiettivo di fornire **connettività ad almeno 1 Gbit/s in download e 200 Mbit/s in upload** alle unità immobiliari cosiddette a «fallimento di mercato» situate nelle aree nere o grigie, cosiddette. Il numero totale di **civici oggetto dell'intervento in Italia è 6.872.070, di cui il 4,7% in Piemonte.**

L'**operatore** aggiudicatario in Piemonte è **Tim in RTI con FiberCop.**



In bianco le aree interessate dal Piano.



In Piemonte, 320.072 civici sono **oggetto del piano Italia 1 Giga** (il 16% del totale dei civici presenti sul territorio piemontese).

Di questi, al 31/12/2023, il **10,9%** risultano **connessi** (34.824 civici).

Fonte: dati Infratel al 31/12/2023

Provincia	N° civici a bando di gara	% Piemonte
Alessandria	49.806	16%
Asti	18.003	6%
Biella	9.470	3%
Cuneo	39.620	12%
Novara	26.461	8%
Torino	138.352	43%
Verbano-Cusio- Ossola	18.830	6%
Vercelli	19.530	6%
PIEMONTE	320.072	100%

BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G DENSIFICAZIONE (PNRR)

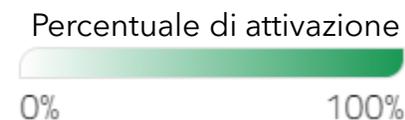


Il Piano «Italia 5G Densificazione» prevede la realizzazione di nuovi siti radiomobili in 1.385 aree del Paese corrispondenti a circa 16 mila pixel(*) al fine di **garantire la velocità ad almeno 150 Mbit/s in downlink e 30 Mbit/s in uplink**, in aree in cui non è presente, né lo sarà nei prossimi cinque anni, alcuna rete idonea a fornire connettività a 30 Mbit/s in condizioni di punta del traffico. L'**operatore** aggiudicatario è **INWIT in RTI con TIM e Vodafone su tutto il territorio nazionale** (valore contribuito 345,7 milioni di euro).

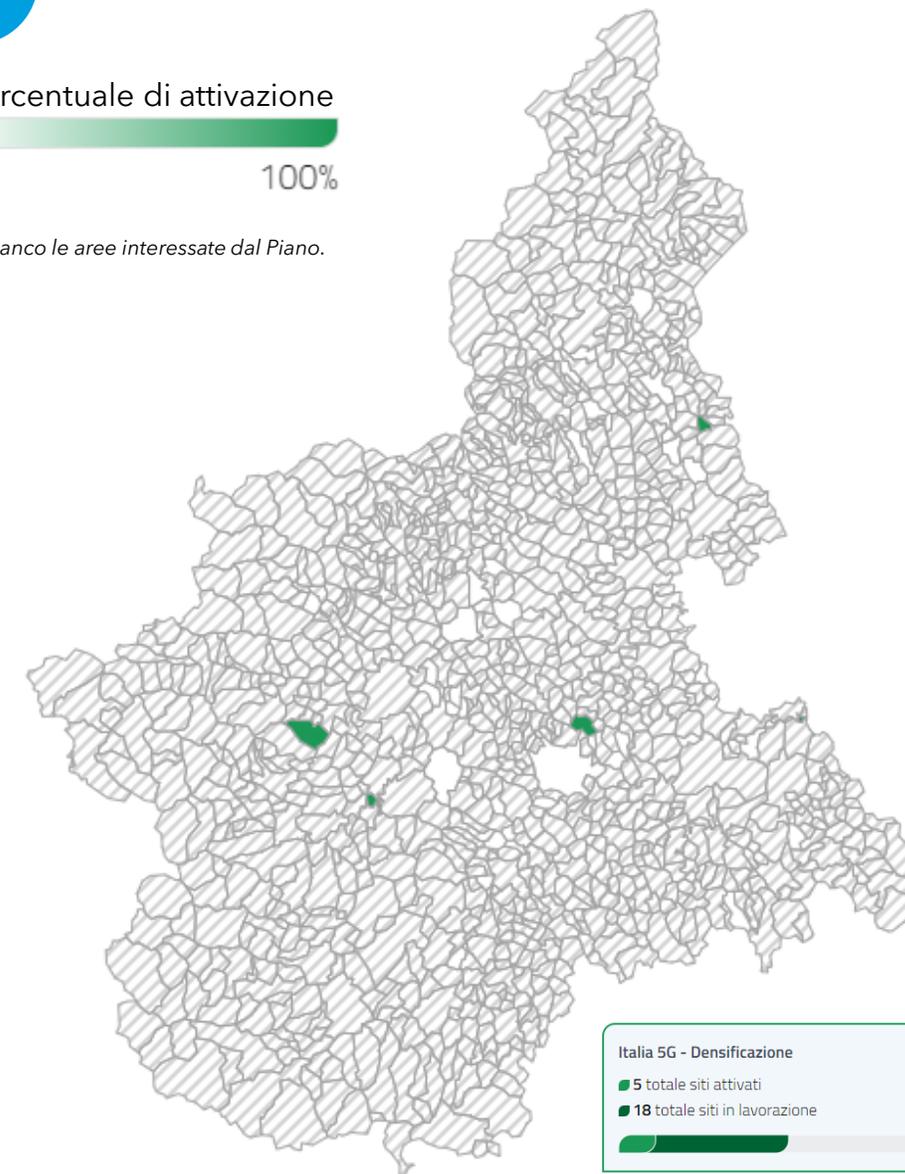
Provincia	N° pixel	% Piemonte
Alessandria	130	12%
Asti	193	17%
Biella	96	9%
Cuneo	112	10%
Novara	80	7%
Torino	278	25%
Verbanco-Cusio- Ossola	62	6%
Vercelli	164	15%
PIEMONTE	1.115	100%

In Piemonte è prevista la realizzazione di nuovi siti radiomobili in **47 aree del territorio regionale** che corrispondono a **1.115 pixel** (7% dell'Italia).

Al 31/12/2023, risultano **attivati 5 siti radiomobili**.



In bianco le aree interessate dal Piano.



(*) Corrispondenti a quadrati di 100 m di lato.

Fonte: dati Infratel al 31/12/2023

BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G BACKHAULING (PNRR)



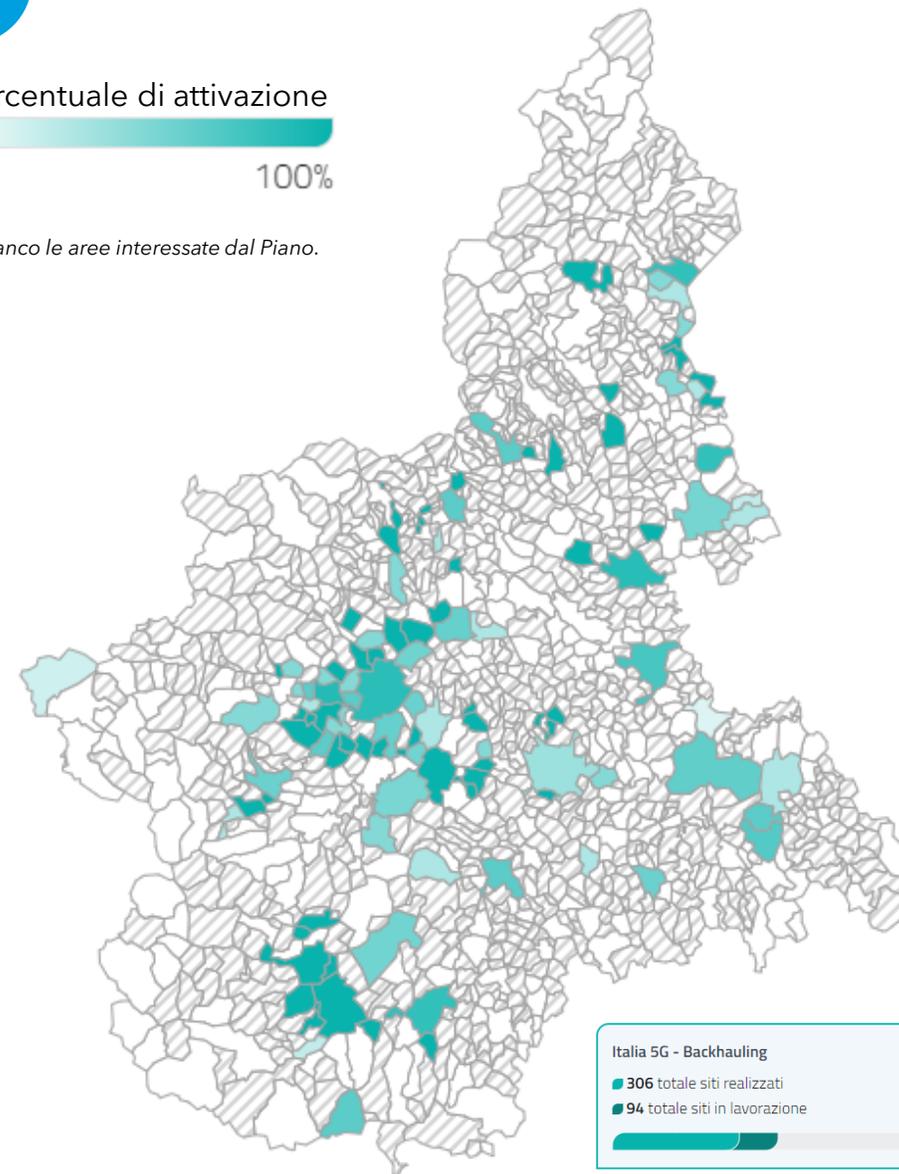
Il Piano «Italia 5G Backhauling» è finalizzato a riligare in fibra ottica **11.095 siti radiomobili esistenti** in Italia, **di cui l'8% in Piemonte**.

L'**operatore** aggiudicatario è **Tim** su tutto il territorio nazionale (valore contribuito 725,1 milioni di euro).

Percentuale di attivazione

0% 100%

In bianco le aree interessate dal Piano.



Italia 5G - Backhauling
 ■ 306 totale siti realizzati
 ■ 94 totale siti in lavorazione

Fonte: dati Infratel al 31/12/2023

In Piemonte, 932 siti sono oggetto del piano Italia 5G backhauling.

Di questi, al 31/12/2023, l'**32,8%** risultano **realizzati** (306 siti).

Provincia	N° siti	% Piemonte
Alessandria	144	15%
Asti	56	6%
Biella	30	3%
Cuneo	166	18%
Novara	85	9%
Torino	361	39%
Verbano-Cusio- Ossola	39	4%
Vercelli	51	5%
PIEMONTE	932	100%



Per i piani precedentemente descritti - Progetto Aree Bianche (Strategia 2015), Piani PNRR reti ultraveloci BUL e 5G (Strategia 2021) - sono state rilevate alcune criticità con impatti sulle tempistiche previste per la realizzazione che ne hanno rallentato la messa in campo. Questo ha portato alla definizione di **una nuova Strategia Nazionale (Strategia italiana per la Banda Ultra Larga 2023-2026)**, illustrata e condivisa nel Consiglio dei ministri del 7 agosto 2023, frutto della consultazione con gli operatori di settore e del lavoro del Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale (CITD) presieduto dal Sottosegretario Alessio Butti, che intende contribuire alla digitalizzazione del sistema Paese, anche attraverso il rilancio del settore Telco, per rispondere alle necessità e bisogni di cittadini-utenti ed imprese, supportando l'offerta e la domanda di connettività e servizi innovativi.

La nuova Strategia è articolata partendo da **3 macro-obiettivi**, per passare poi a declinare **4 principi guida** e arrivare quindi a definire **4 aree di intervento**.

Macro-obiettivi

- Rilanciare il settore delle telecomunicazioni
- Completare i piani pubblici in corso e definire la loro evoluzione
- Favorire la diffusione di reti di nuova generazione e servizi innovativi

Principi guida

- Sostenere ciclo offerta/domanda di innovazione
- Neutralità tecnologica e complementarità tra servizi mobili e fissi
- Scalabilità e sostenibilità delle soluzioni compatibili con esigenze ambientali (transizione verde)
- Riduzione del *digital divide* tra aree metropolitane ed aree periferiche e rurali.



Aree di intervento

- Interventi **trasversali**, che intendono favorire l'intero sistema Telco
- Interventi per lo **sviluppo della connettività fissa**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
- Interventi per lo **sviluppo della connettività mobile**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività mobile di nuova generazione
- Interventi a **sostegno della domanda**, che mirano a favorire l'adozione della connettività fissa e mobile di nuova generazione da parte dell'utenza

Ogni area di intervento è articolata in cluster che raggruppano i vari interventi previsti: in totale si hanno **25 interventi**, con l'indicazione delle risorse previste e delle responsabilità, **raggruppati in 10 cluster**.

Il totale delle **risorse previste** ammonta a **2,8 miliardi di euro**, la maggior parte delle quali (2,4 miliardi di euro) già potenzialmente disponibili da varie fonti di finanziamento (quali, per esempio, PNRR, Piano Nazionale Complementare, fondi strutturali, fondi di sviluppo e coesione, risorse inerenti alla transizione green e alla sostenibilità ambientale e risorse relative al potenziamento delle reti transeuropee), mentre vanno reperiti ulteriori 400 milioni di euro.

L'orizzonte temporale è coerente con gli obiettivi del PNRR, ma anche a quello dell'attuale legislatura.

Per quanto riguarda la Governance, la Segreteria tecnico-amministrativa del CITD svolgerà un'attività di «regia» e coordinamento della Strategia nel suo complesso, ivi inclusa la valutazione di eventuali criticità e l'implementazione di modifiche e sinergie tra i vari interventi, mentre ciascuna Amministrazione titolare degli interventi prevederà un'attività per il monitoraggio della loro attuazione.

È prevista la presentazione di uno stato di avanzamento dei vari interventi/misure ogni 60 giorni.



Dettaglio economico delle aree di intervento e dei relativi cluster della nuova Strategia BUL

STRATEGIA 2023-2026
Aree di intervento e relativi cluster

2.821,5 mln €

AREA INTERVENTI TRASVERSALI

1.155 mln €

- Normativa, regolamentazione e incremento capacità operativa della PA e delle Telco (5 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (70 mln €)
- Supporto per infrastrutture strategiche (450 mln €)
- Innovazione di settore (630 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI FISSE

455 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo delle reti in settori prioritari (455 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI MOBILI

1.101,5 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo reti 5G di nuova generazione e servizi innovativi (1.100 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (1,5 mln €)

AREA INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA DOMANDA

110 mln €

- Comunicazione e sensibilizzazione (10 mln €)
- Stimolo all'adozione della BUL (100 mln €)

Conclusioni





Nell'ambito del Fondo di Perequazione 2021-2022 dedicato alle Infrastrutture, promosso da Unioncamere italiana, Unioncamere Piemonte prosegue il percorso avviato nel 2021 rafforzando il proprio ruolo nello sviluppo infrastrutturale regionale.

Le risorse del Programma Infrastrutture prevedono lo sviluppo di analisi e progetti al fine di **completare il quadro conoscitivo sui fabbisogni del sistema imprenditoriale**. Ridare slancio alla mobilità di persone e merci, infatti, è indispensabile per lo sviluppo delle attività produttive, concentrando le risorse in interventi mirati e individuando **soluzioni condivise** tra sistema economico ed ente regionale con un chiaro orientamento per il futuro, con l'auspicio di raggiungere la concertazione anche con le regioni limitrofe.

L'analisi dei KPI territoriali rimarca una performance del Piemonte molto eterogenea, con un **deficit importante nelle province di Biella, Cuneo, Asti e Verbano-Cusio-Ossola**. A parte il KPI energia, si evince il gap di questa regione rispetto ad altre regioni di rilievo del Nord Italia, come Veneto, Emilia-Romagna e Lombardia.

Escludendo il **KPI portuale**, che comunque, nonostante la regione non abbia sbocchi sul mare, evidenzia il **potenziale dei territori di Alessandria e Cuneo** come aree con una naturale vocazione retroportuale della Liguria, la categoria più critica risulta quella aeroportuale, dove gran parte della regione si posiziona sotto la media nazionale. I **due aeroporti piemontesi** (Torino e Cuneo), infatti, **non** risultano **adeguatamente valorizzati** a livello regionale, evidenziando sia scompensi prestazionali, soprattutto dello scalo cuneese, rispetto ad altri aeroporti nel panorama nazionale, sia come Novara e la stessa Torino beneficino maggiormente dell'influenza degli aeroporti milanesi. Punto di forza è, invece, il **sistema logistico** che però vede particolarmente penalizzati i territori di Cuneo e del Verbano-Cusio-Ossola.

Rispetto alle opere prioritarie già individuate nella precedente edizione del Libro Bianco, le imprese piemontesi ritengono molto urgente **efficientare il nodo di Torino e la logistica del basso Piemonte** e completare l'autostrada **A33 Asti-Cuneo**, opera che il territorio attende da almeno trent'anni. Dato il peso rilevante del **quadrante territoriale di Cuneo** nell'economia regionale (secondo, dopo Torino, in termini di export e tessuto imprenditoriale) è imprescindibile intervenire per ridefinire la posizione distintiva di questo territorio nel campo della logistica e dei trasporti, per impedirne l'isolamento dai grandi flussi economici con un danno, in termini di sviluppo, per l'intera regione.



La posizione del Piemonte, all'incrocio di due Corridoi della rete transeuropea dei trasporti, è strategica, ma non è sufficiente da sola se non adeguatamente valorizzata attraverso infrastrutture più moderne, resilienti, integrate e dialoganti tra loro, anche grazie alla trasformazione digitale. L'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali ha evidenziato una scarsa propensione delle imprese piemontesi ad investire nell'innovazione e nella sostenibilità ambientale e uno scarso utilizzo delle opportunità del PNRR. Il tessuto produttivo piemontese, così come quello nazionale, infatti, è costituito prevalentemente da micro imprese (95%) che faticano a riconoscere i benefici della transizione digitale e ambientale. Pertanto, diventa ancor di più centrale il **ruolo del sistema camerale nel supportare e accompagnare le imprese verso la doppia trasformazione**, green e digitale, fondamentale per accelerare il processo di sviluppo del territorio. Se il Nord Ovest si candida a diventare perno della logistica d'Europa, il Piemonte deve innanzitutto poter contare, al suo interno, su un'elevata specializzazione del tessuto produttivo combinata con un sistema logistico ed infrastrutturale efficiente. Considerata poi la straordinaria importanza delle direttrici terrestri lungo i valichi alpini nelle relazioni tra l'Italia e l'Unione europea e le recenti criticità seguite alla chiusura temporanea di alcuni **valichi** (Gottardo, Frejus, Monte Bianco) che hanno evidenziato la **fragilità** di questo sistema, si è rivelato ancora più urgente la necessità di soluzioni alternative nell'immediatezza per ridurre al minimo i disagi sull'attività delle imprese e assicurare la permeabilità dell'intero arco alpino.

Permangono, pertanto, alcuni **punti di attenzione** già sollevati nella precedente edizione del Libro Bianco, ancora di più enfatizzati dal contingente scenario:

- adozione di modelli gestionali che superino i confini amministrativi e facciano riferimento ad ambiti socioeconomici trasversali (resilienza e complementarietà)
- valorizzazione delle strutture aeroportuali e logistiche presenti sul territorio piemontese attraverso una visione organica
- definizione di un chiaro quadro del futuro programma di esercizio del tpl ferroviario (per la rinascita sostenibile del territorio)
- manutenzione dell'esistente e coordinamento degli interventi
- promozione del Piemonte come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità .

Report realizzato da Unioncamere Piemonte
con il supporto tecnico scientifico di



Febbraio 2024