

# Focus PIEMONTE



## Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

**Programma Infrastrutture  
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale del Piemonte** che hanno il fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** del Piemonte anche, mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizioni febbraio 2021 e quella edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021 che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

---

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

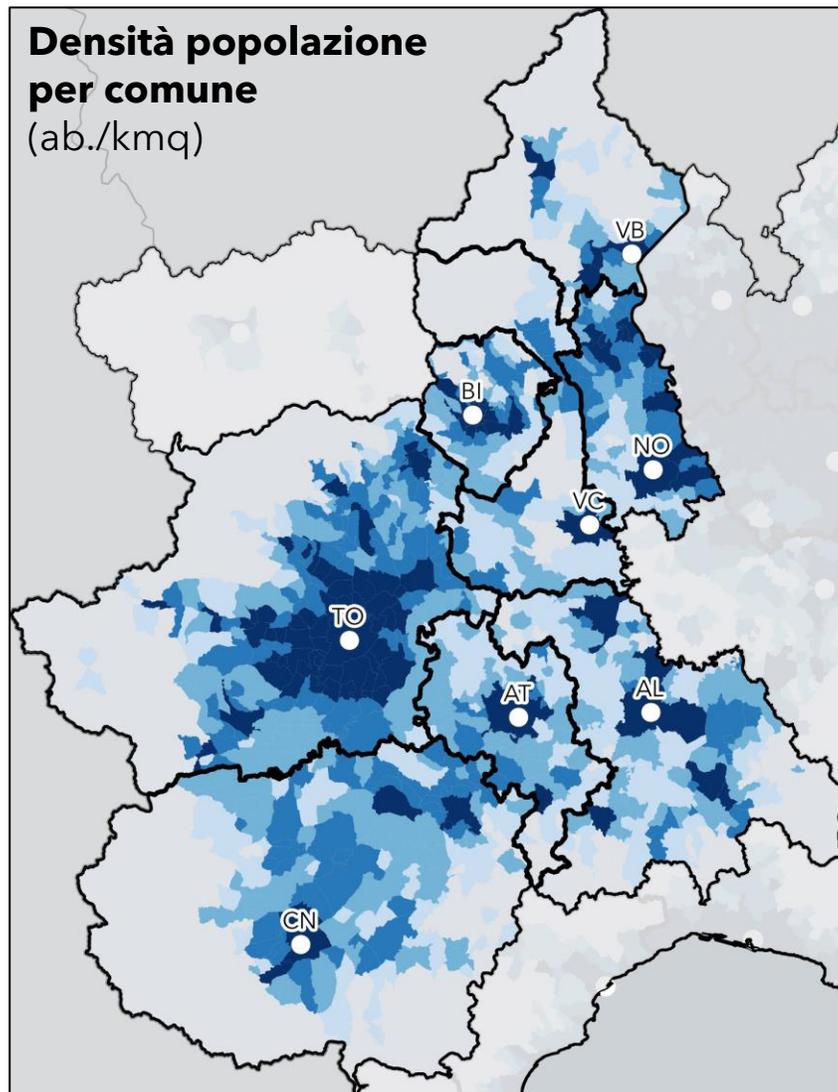


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Piemonte si estende per 25.387 kmq e conta circa 4,3 milioni di abitanti (27% della macro regione del Nord Ovest). Il territorio è suddiviso in 1.181 comuni distribuiti in 8 enti di area vasta di cui 7 province e 1 città metropolitana (Torino).

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Piemonte	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
ALESSANDRIA	411.922	10%	187	115,7
ASTI	209.648	5%	118	138,8
BIELLA	171.838	4%	74	188,2
CUNEO	582.353	14%	247	84,5
NOVARA	362.199	8%	87	270,2
TORINO	2.212.996	52%	312	324,2
VERBANO-CUSIO-OSSOLA	155.065	4%	74	68,6
VERCELLI	167.189	4%	82	80,3
<b>PIEMONTE</b>	<b>4.273.210</b>	<b>100%</b>	<b>1.181</b>	<b>168,3</b>
<b>NORD OVEST</b>	<b>15.873.902</b>	<b>-</b>	<b>2.995</b>	<b>274,0</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

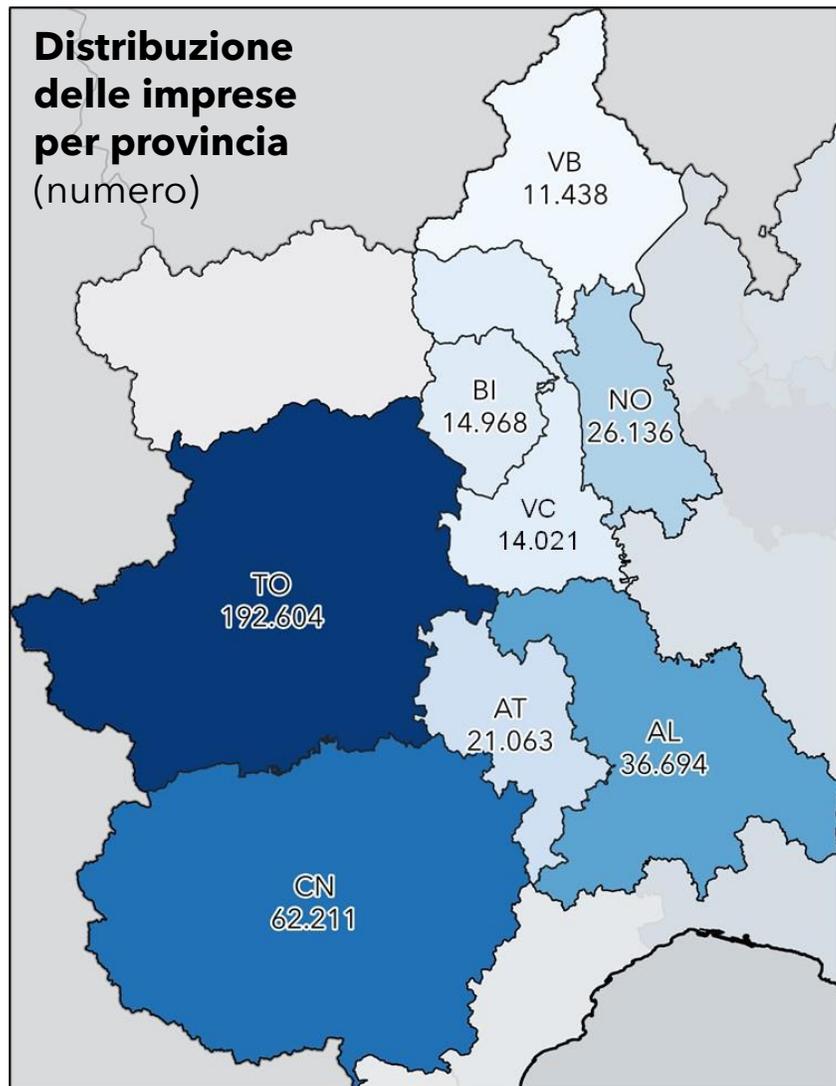
Il Piemonte è quinta tra le economie regionali ed è un'area a rilevante vocazione industriale, storicamente sede di uno sviluppo economico basato sui comparti classici della manifattura e del *Made in Italy* (meccanica, mezzi di trasporto, alimentare, tessile e abbigliamento, design, ecc.).

Variabile	Anno	Valore	Var. anno precedente
PIL (M€)	2019	138.010	1,15%
Quota su PIL Italia	2019	7,7%	0,45
PIL pro capite (€)	2019	31.724	1,1%
Imprese attive	2020	379.135	-0,26%
Imprese artigiane	2020	114.589	-0,32%
Iscritte	2020	20.942	4,89%
Cessate	2020	21.913	5,11%
Export (M€)	2020	40.951	-11,7%
% export su PIL	-	29,7%	-

Per decenni cuore del settore automotive nazionale e traino dell'export italiano, nel territorio oggi si individuano diverse eccellenze: nella **manifattura 4.0** il Piemonte si è aggiudicato il primato nazionale per la massima concentrazione di imprese con almeno una tecnologia 4.0; la regione risulta la più dinamica nel promuovere il cluster tecnologico nazionale della **chimica verde**; il **design** e le **industrie creative** si sono riposizionate sui segmenti a più elevato valore aggiunto fino a produrre un giro d'affari di oltre 14 miliardi di euro all'anno; **Torino** è la prima città al mondo insignita del premio **«World Design Capital»** ed è seconda in Italia nella classifica per la sostenibilità stilata nell'ambito dello Smart City Index; il **sistema degli interporti** gioca un ruolo fondamentale per la competitività del sistema economico regionale. L'**agricoltura** è molto sviluppata e il notevole grado di specializzazione raggiunto nelle diverse coltivazioni pone l'attività agricola della regione fra le più produttive d'Italia.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, anni 2019 - 2020

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



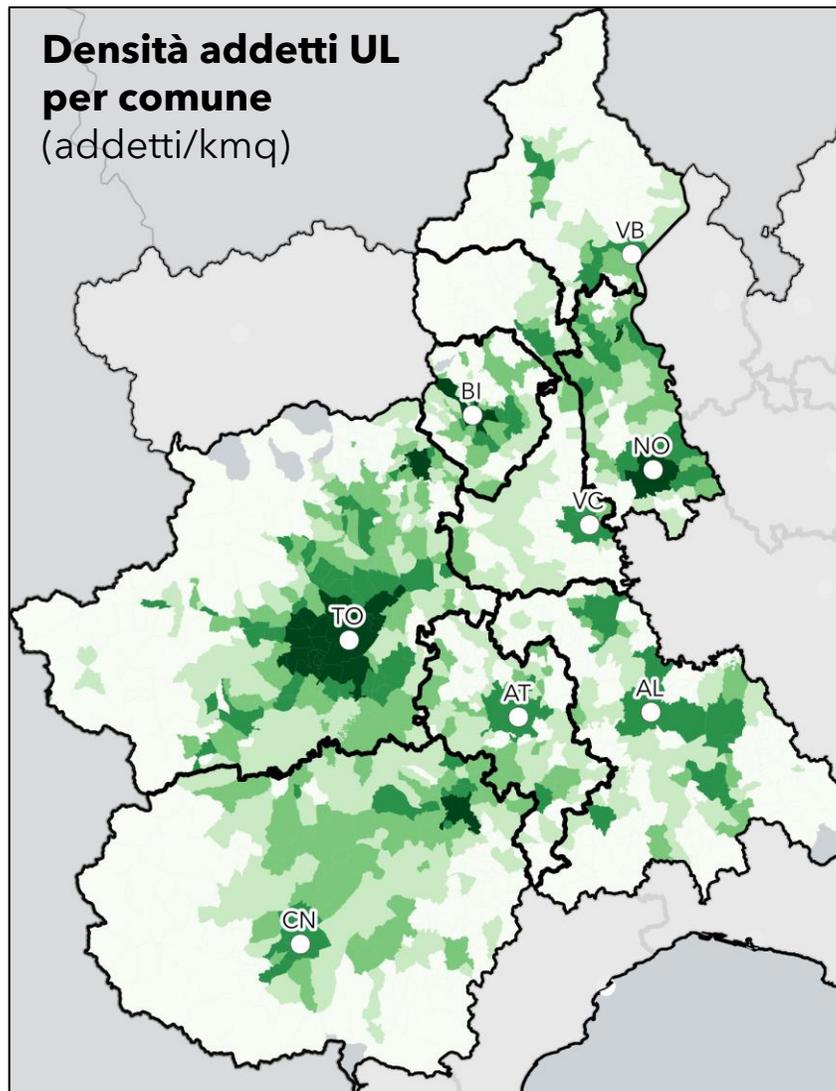
In Piemonte è localizzato il 28% delle imprese attive del Nord Ovest. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è pari al 30% e supera di 5 punti l'incidenza nazionale, posizionando la regione al 5° posto della relativa graduatoria.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
ALESSANDRIA	36.694	10.523	8,9	10,3
ASTI	21.063	6.084	10,0	13,9
BIELLA	14.968	4.914	8,7	16,4
CUNEO	62.211	17.099	10,7	9,0
NOVARA	26.136	8.877	7,2	19,5
TORINO	192.604	58.480	8,7	28,2
VERBANO-CUSIO-OSSOLA	11.438	4.127	7,4	5,1
VERCELLI	14.021	4.485	8,4	6,7
<b>PIEMONTE</b>	<b>379.135</b>	<b>114.589</b>	<b>8,9</b>	<b>14,9</b>
<b>NORD OVEST</b>	<b>1.336.467</b>	<b>401.317</b>	<b>8,4</b>	<b>23,1</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere, anno 2020

**ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA**

# ADDETTI E UNITÀ LOCALI



Il Piemonte conta 473.277 Unità Locali e oltre 1,4 milioni di addetti (24,3% del Nord Ovest).

L'89% delle Unità locali sono micro (0-9 addetti) e il 6% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Piemonte	Addetti UL	Addetti UL/kmq
ALESSANDRIA	46.443	9,8%	120.950	34,0
ASTI	26.021	5,5%	63.690	42,2
BIELLA	18.536	3,9%	56.631	62,0
CUNEO	76.434	16,1%	218.263	31,7
NOVARA	33.733	7,1%	114.157	85,2
TORINO	239.539	50,6%	737.351	108,0
VERBANO-CUSIO-OSSOLA	14.936	3,2%	40.326	17,8
VERCELLI	17.635	3,7%	50.624	24,3
<b>PIEMONTE</b>	<b>473.277</b>	<b>100%</b>	<b>1.401.992</b>	<b>55,2</b>
<b>NORD OVEST</b>	<b>1.701.378</b>	<b>-</b>	<b>5.776.307</b>	<b>99,7</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

**ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA**

# IL COMMERCIO ESTERO

Nel 2020 il **valore delle esportazioni piemontesi si è attestato sui 41 miliardi di euro**, registrando una contrazione del 12,7% rispetto al 2019. Il saldo della bilancia commerciale, pari a 13,1 miliardi di euro, permane di segno positivo seppure in diminuzione di circa 1 miliardo rispetto all'anno precedente. Nonostante la contrazione a doppia cifra, dovuta agli effetti pesantissimi della pandemia, il **Piemonte si conferma anche nel 2020 la quarta regione esportatrice**, con una quota del 9,45% delle esportazioni complessive nazionali, anche se il peso si è ridotto negli ultimi anni (era pari al 10,7% nel 2017). Tutti i principali settori export-oriented hanno subito le difficoltà del commercio internazionale e solo il comparto alimentare ha chiuso l'anno con una sostanziale stabilità rispetto al 2019. La flessione delle vendite ha interessato sia il mercato comunitario che extra-Ue. L'Unione europea resta, anche nel 2020, il bacino di riferimento delle esportazioni piemontesi con una quota del 60%. Vale la pena evidenziare il peso del Regno Unito che nel 2019 con il 9% ha rappresentato il terzo destinatario comunitario delle vendite regionali, posto che ha mantenuto anche nel 2020 pur con una quota inferiore (5%) e nonostante la Brexit.

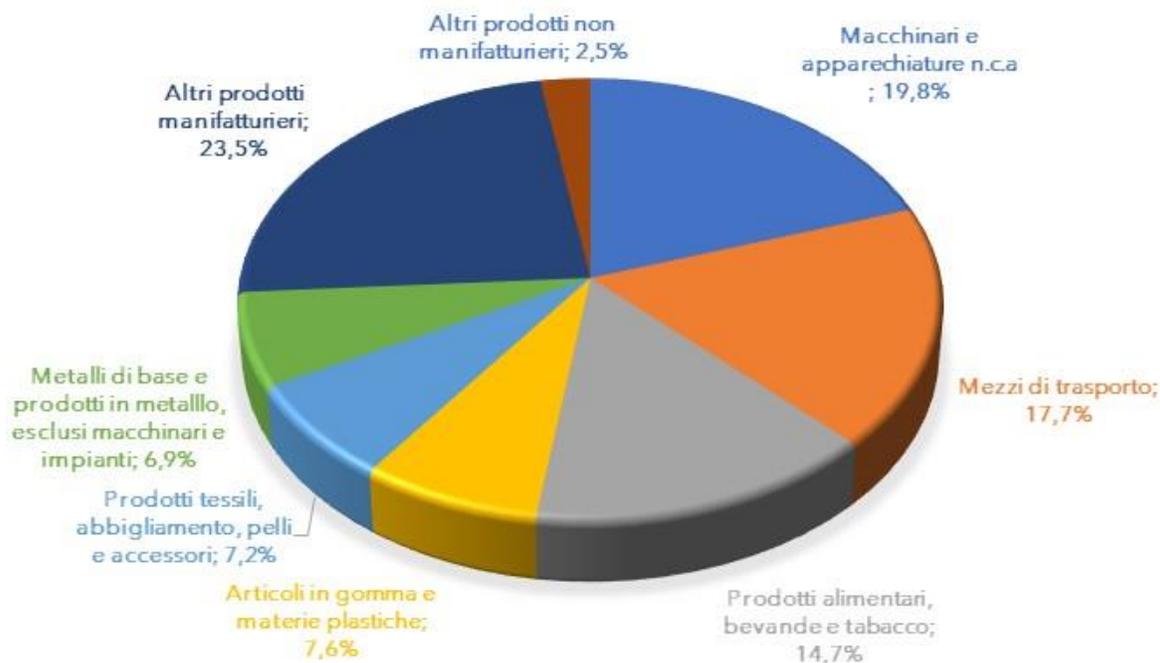
Anno	MONDO (M€)			Unione europea 28 (M€)		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	27.846	40.951	68.797	17.501	24.772	42.273
2019	32.224	46.903	79.127	20.060	28.313	48.373
var 20/19	-13,6%	-12,7%	-13,1%	-12,8%	-12,5%	-12,6%

*Nota: per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

**Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro**

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



I **macchinari e le apparecchiature** sono il primo settore per valore esportato con il 19,8%, seguono i **mezzi di trasporto** con il 17,7%. Il comparto **del tessile abbigliamento**, che più ha risentito della crisi legata alla pandemia e delle difficoltà nel commercio internazionale, ha ridotto il suo peso di quasi un punto percentuale dal 2019.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

## Modo di trasporto (export)

	57,5% (92,0% vs Ue)
	1,2% (1,7% vs Ue)
	28,1% (0,6 vs Ue)
	13,3% (5,7% vs Ue)
Altro	0%

## Principali destinazioni (2020)

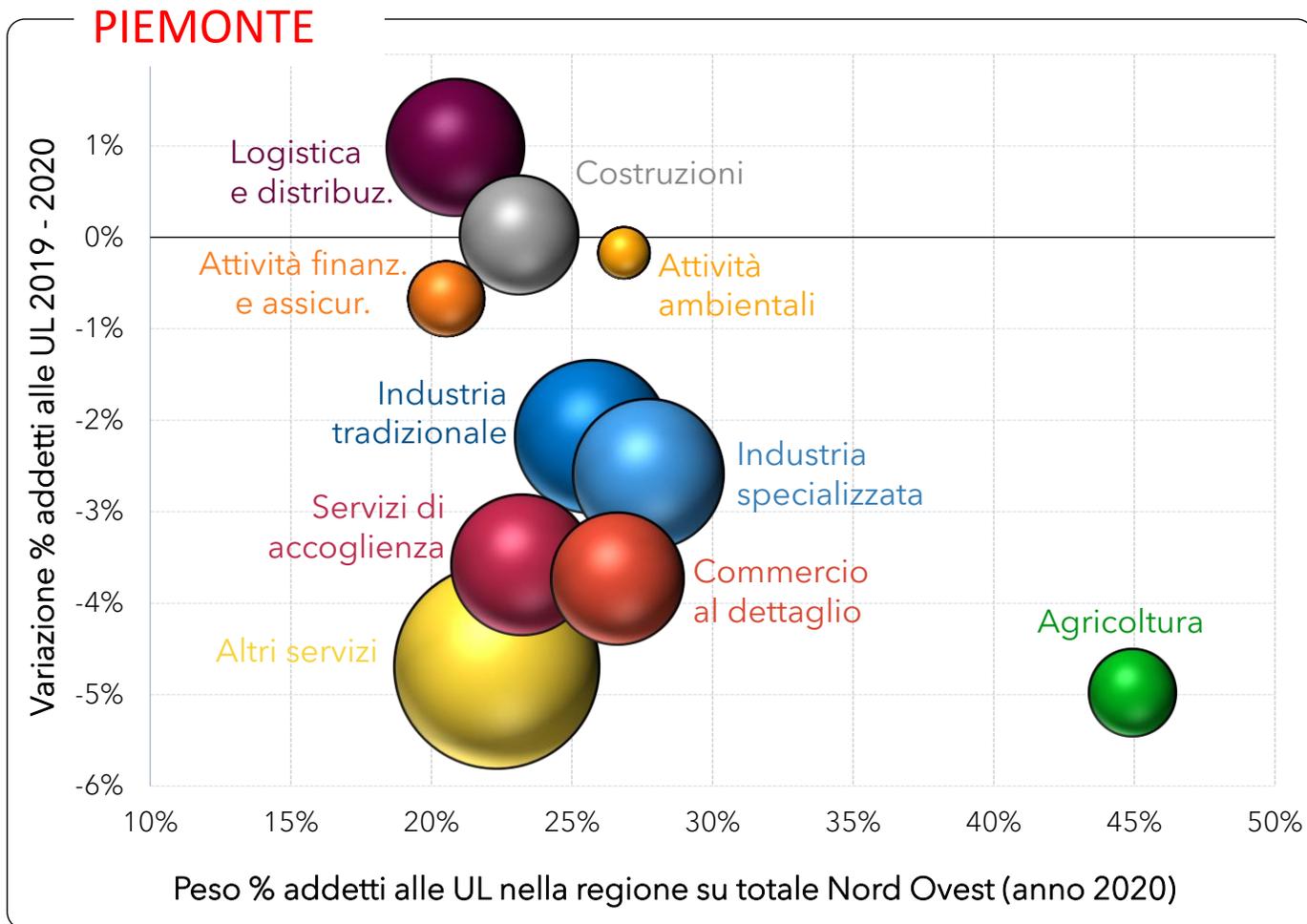
	Francia 5.881 M€
	Germania 5.549 M€
	USA 3.665 M€
	UK 2.070 M€
	Spagna 2.065 M€

La vicinanza dei **porti liguri** agevola le esportazioni via mare delle imprese piemontesi, che rappresentano il 28,1% del totale. Nonostante la presenza di interporti rilevanti la **modalità ferroviaria risulta marginale** (1,2%).

Nell'Ue i mercati principali sono **Francia, Germania e Spagna** mentre extra Ue gli **USA** e, dopo la Brexit, il **Regno Unito**.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# I SETTORI PRODUTTIVI IN PIEMONTE RISPETTO AL NORD OVEST



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

In Piemonte il settore dell'**agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura) occupa il **45% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Nord Ovest**, seguito dall'**industria specializzata** (chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.) che occupa il **28%**. Il settore **altri servizi** (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi) è però quello che, in valore assoluto, occupa il maggiore numero di addetti in regione.

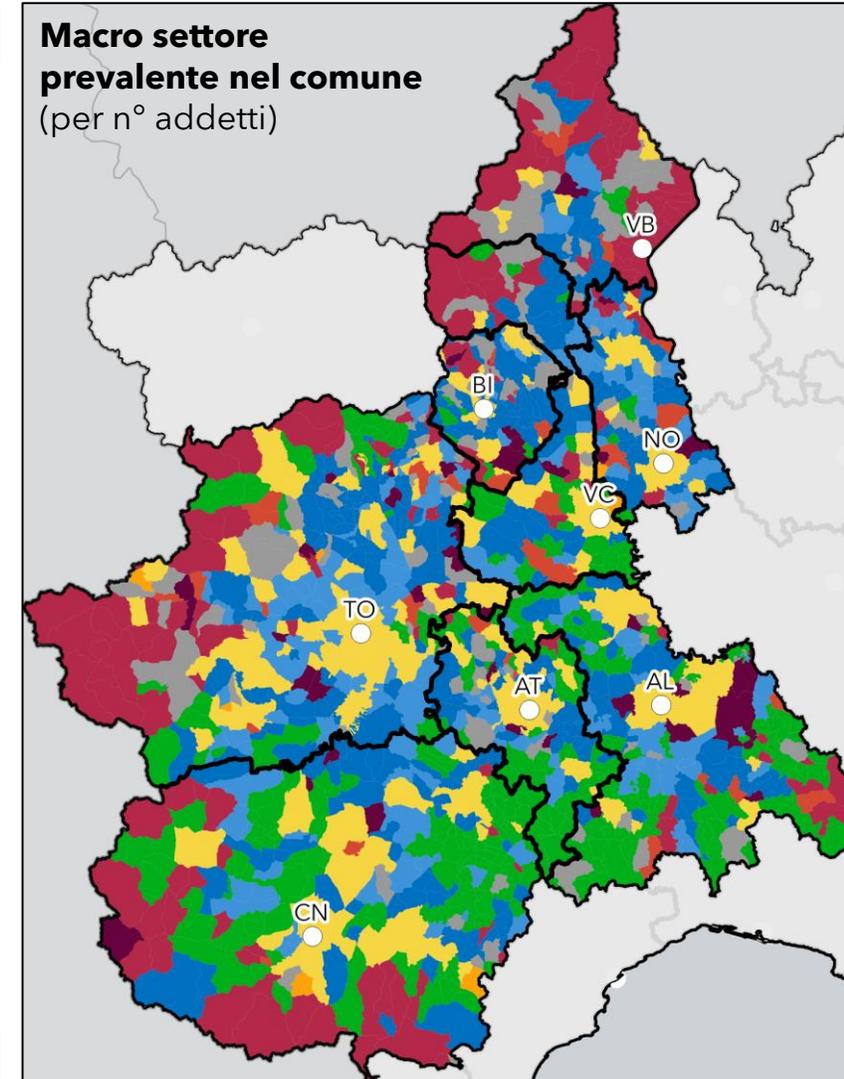
Questi 3 settori hanno subito una flessione significativa del numero di addetti nel 2020: **-4,98%** l'agricoltura, **-4,69%** altri servizi, **-2,58%** l'industria specializzata. Di contro, 4 settori su 10 si sono mantenuti sostanzialmente stabili: **logistica e distribuzione** (attività di trasporto e magazzinaggio), **+0,99%**, **costruzioni** (edilizia, servizi di ingegneria), **+0,03%**, **attività ambientali** (attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia), **-0,17%**, **attività finanziarie e assicurative** (banche e assicurazioni), **-0,67%**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# SETTORI PRODUTTIVI IN PIEMONTE - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

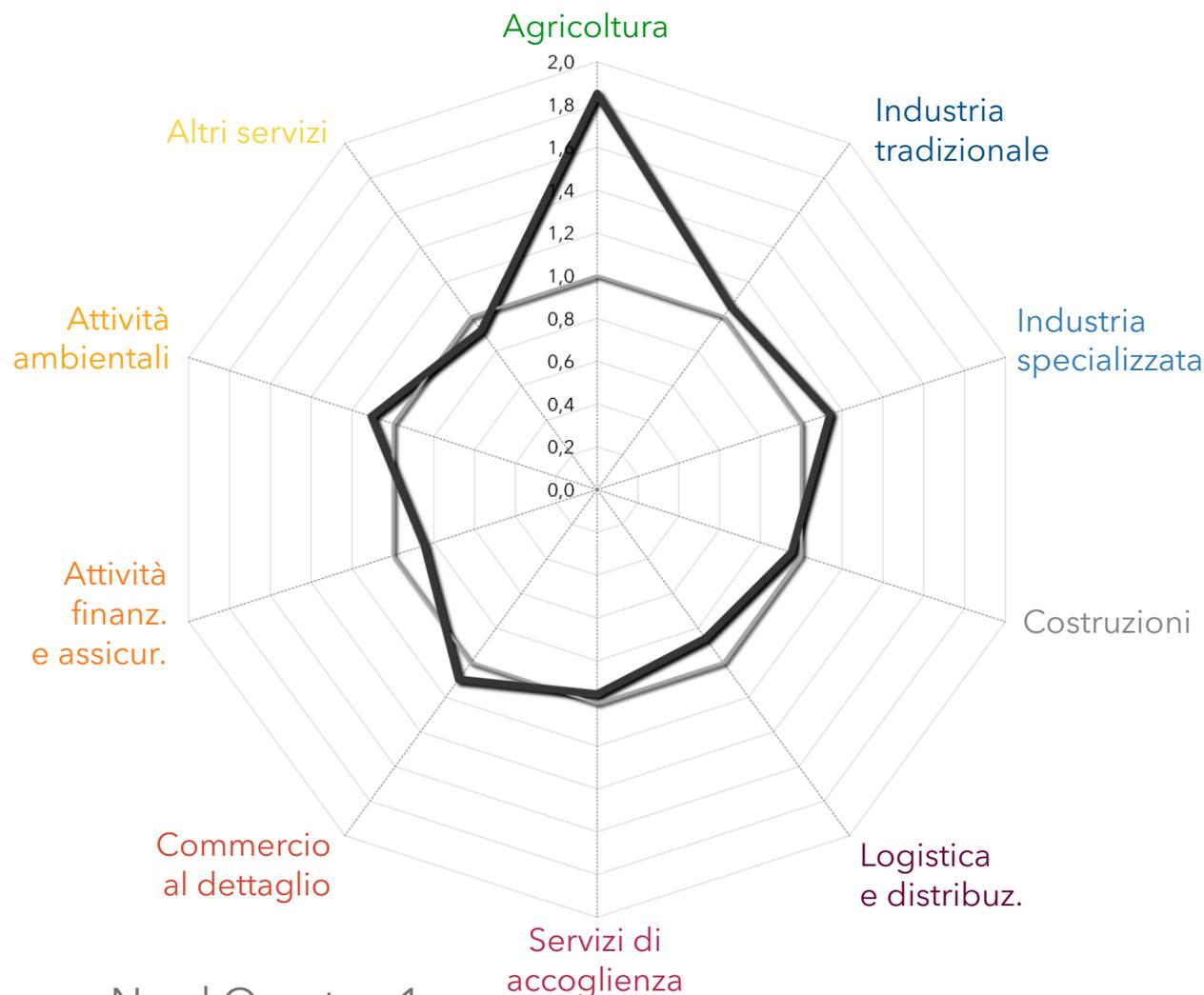
MACRO SETTORE	PESO %	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VB	VC	PIEM
<b>AGRICOLTURA</b> Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	4%	12,1%	11,9%	2,4%	44,2%	3,8%	19,9%	1,3%	4,5%	100%
<b>INDUSTRIA TRADIZIONALE</b> Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	13%	9,7%	5,2%	7,5%	17,9%	9,1%	42,0%	3,3%	5,3%	100%
<b>INDUSTRIA SPECIALIZZATA</b> Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	13%	7,8%	3,8%	2,2%	14,1%	11,6%	55,8%	1,3%	3,4%	100%
<b>COSTRUZIONI</b> Edilizia, servizi di ingegneria	8%	7,8%	5,6%	4,0%	16,4%	8,3%	50,0%	3,9%	4,1%	100%
<b>LOGISTICA E DISTRIBUZIONE</b> Attività di trasporto e magazzinaggio	11%	10,7%	4,0%	2,9%	13,9%	9,2%	53,8%	2,4%	3,0%	100%
<b>SERVIZI DI ACCOGLIENZA</b> Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	11%	8,0%	4,0%	3,5%	14,6%	7,8%	53,0%	5,5%	3,6%	100%
<b>COMMERCIO AL DETTAGLIO</b> Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	10%	10,4%	4,5%	4,4%	13,1%	8,8%	51,1%	3,7%	3,9%	100%
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE</b> Banche e assicurazione	3%	7,1%	4,6%	6,4%	12,2%	7,1%	57,2%	2,6%	2,7%	100%
<b>ATTIVITÀ AMBIENTALI</b> Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	2%	9,8%	3,4%	3,3%	13,9%	6,5%	52,7%	5,5%	4,8%	100%
<b>ALTRI SERVIZI</b> Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	24%	6,8%	3,5%	3,7%	12,4%	6,1%	62,9%	1,9%	2,7%	100%
<b>TOTALE</b>	100%	8,6%	4,5%	4,0%	15,6%	8,1%	52,6%	2,9%	3,6%	100%



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA IN PIEMONTE



L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche con le percentuali globali nella macroarea del Nord Ovest. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

Si evince ulteriormente una spiccata specializzazione nel settore dell'**agricoltura**, seguito dai settori dell'**industria (tradizionale e specializzata)**, del **commercio al dettaglio** e delle **attività ambientali**.

Tuttavia (cfr. slide precedente), il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo piemontese è molto differente, con un ruolo dominante delle province di **Torino** (dove si concentra l'attività industriale) e **Cuneo** (dove l'agricoltura rappresenta il settore trainante).

In Piemonte si contano **12 distretti industriali**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# I DISTRETTI INDUSTRIALI IN PIEMONTE

12 DISTRETTI	SEDE
Oreficeria di Valenza	AL
Tessile di Biella	BI
Macchine utensili e robot industriali di Torino	TO
Rubinetteria e valvolame di Cusio-Valsesia	VB
Frigoriferi industriali di Casale Monferrato	AL
Dolci di Alba e Cuneo	CN
Macchine tessili di Biella	BI
Riso di Vercelli	VC
Casalinghi di Omegna	VB
Nocciola e frutta piemontese	CN
Caffè, confetterie e cioccolato torinese	TO
Vini di Langhe, Roero e Monferrato	AL, AT, CN, TO

Il Piemonte ha un tessuto produttivo caratterizzato dalla presenza di distretti produttivi che nell'anno del Covid chiudono con una perdita di 1,9 miliardi di euro sull'export con una contrazione del 16,8%. L'andamento delle esportazioni dei distretti piemontesi è stato **fortemente diversificato tra settori e tra distretti** anche a parità di settore.

**Caffè, confetterie e cioccolato torinese** (+14,8%), **Riso di Vercelli** (+12,4%) e **Nocciola e frutta piemontese** (+11,2%) sono i distretti agroalimentari che spiccano nella crescita.

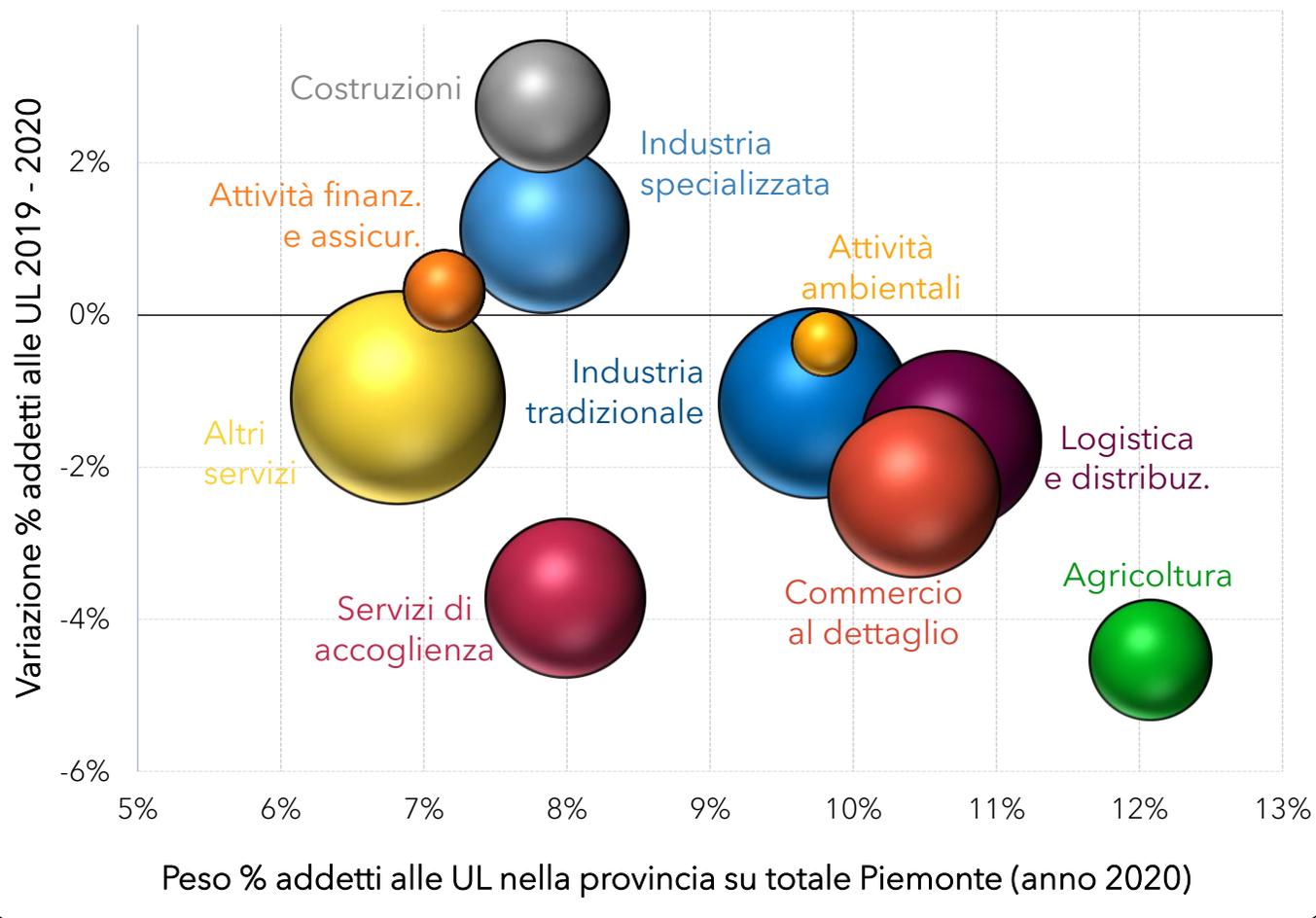
In termini di **mercati di sbocco**, i cali più rilevanti hanno riguardato Svizzera, Francia, Stati Uniti, Hong Kong, Regno Unito e Spagna. In aumento le esportazioni verso Canada e Australia. L'Irlanda ha visto quasi triplicare le esportazioni dei distretti piemontesi, perché scelta come base logistica da un importante operatore del distretto orafa di Valenza.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Monitor Distretti, gennaio 2021

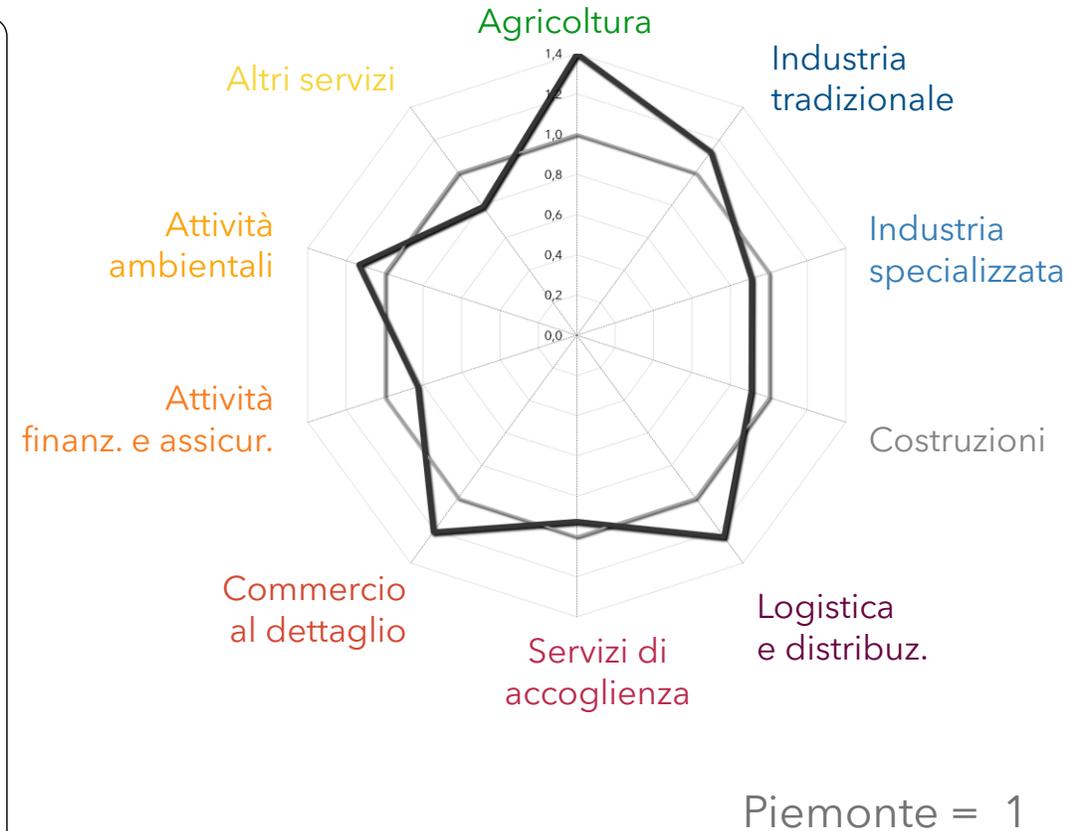
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE PIEMONTESE

## ALESSANDRIA



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



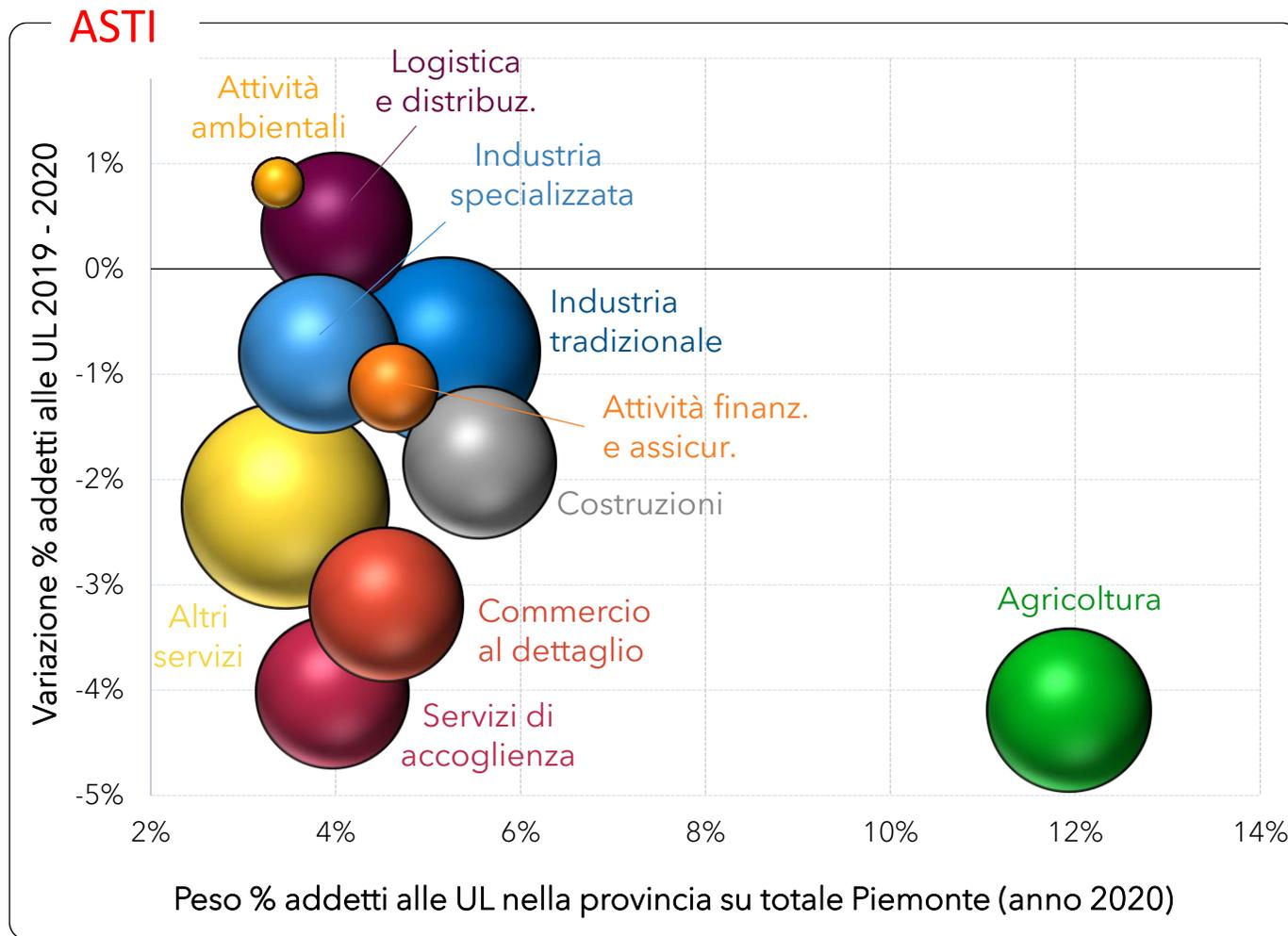
### 3 distretti presenti

- Oreficeria di Valenza
- Frigoriferi industriali di Casale Monferrato
- Vini di Langhe, Roero e Monferrato

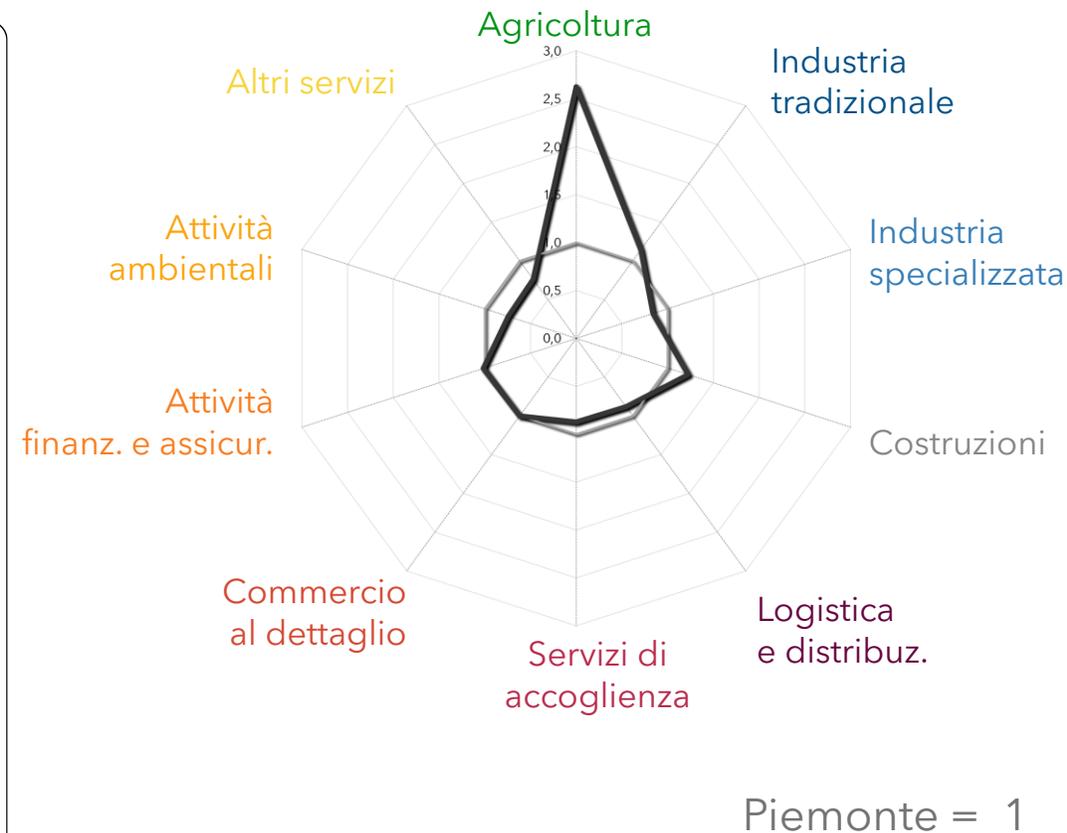
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE PIEMONTESE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



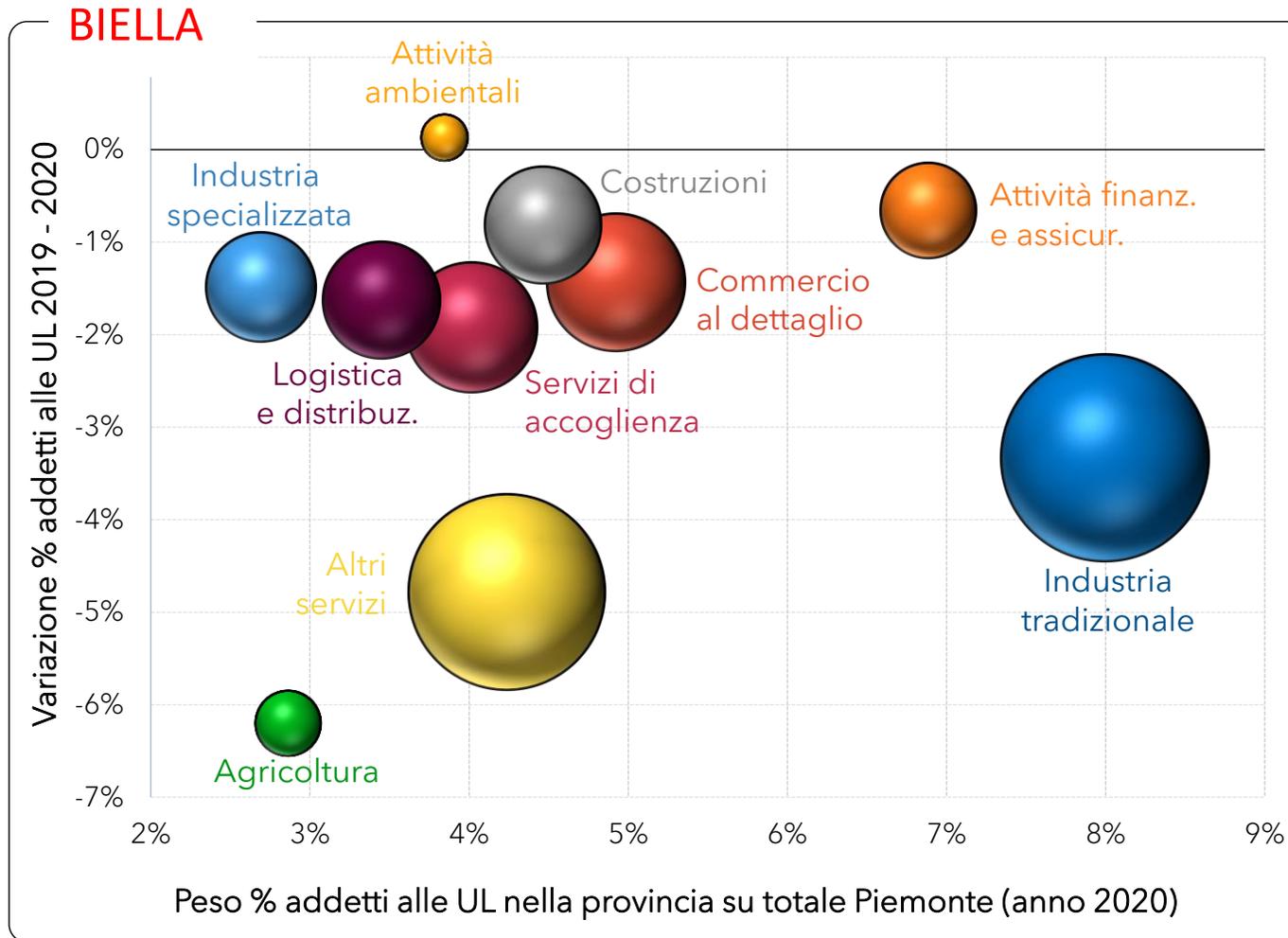
**1 distretto presente**

Vini di Langhe, Roero e Monferrato

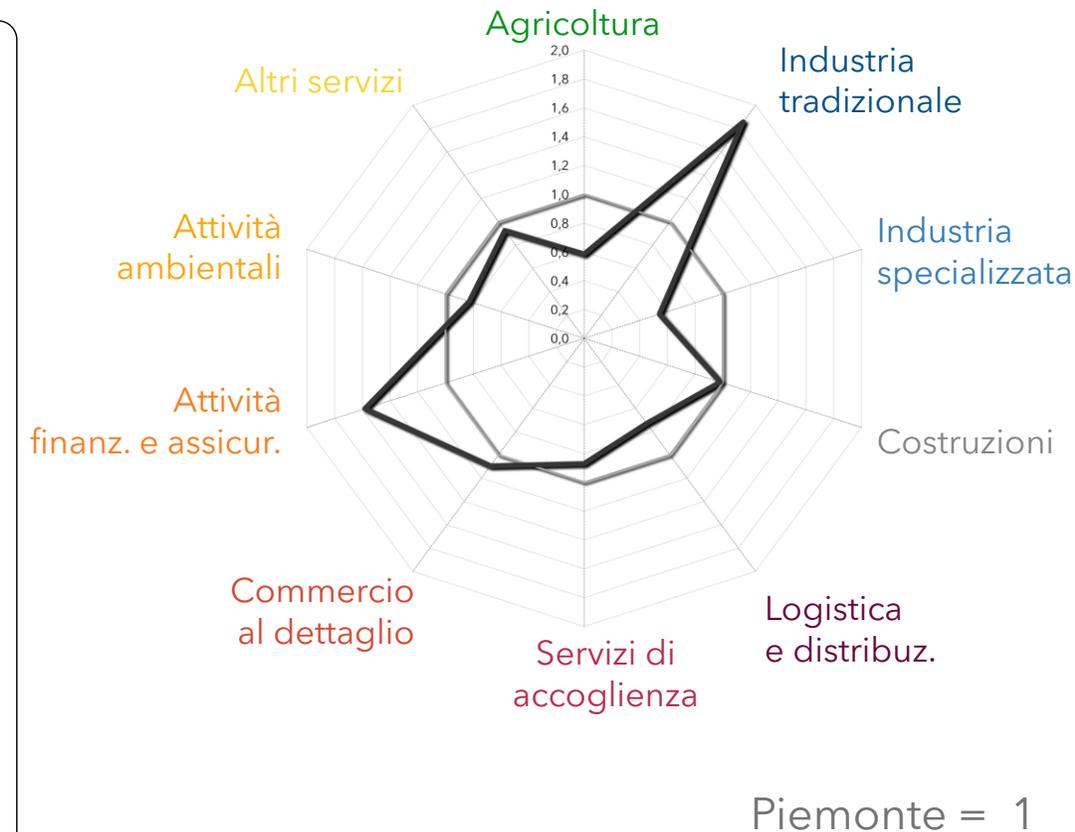
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE PIEMONTESE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



## 2 distretti presenti

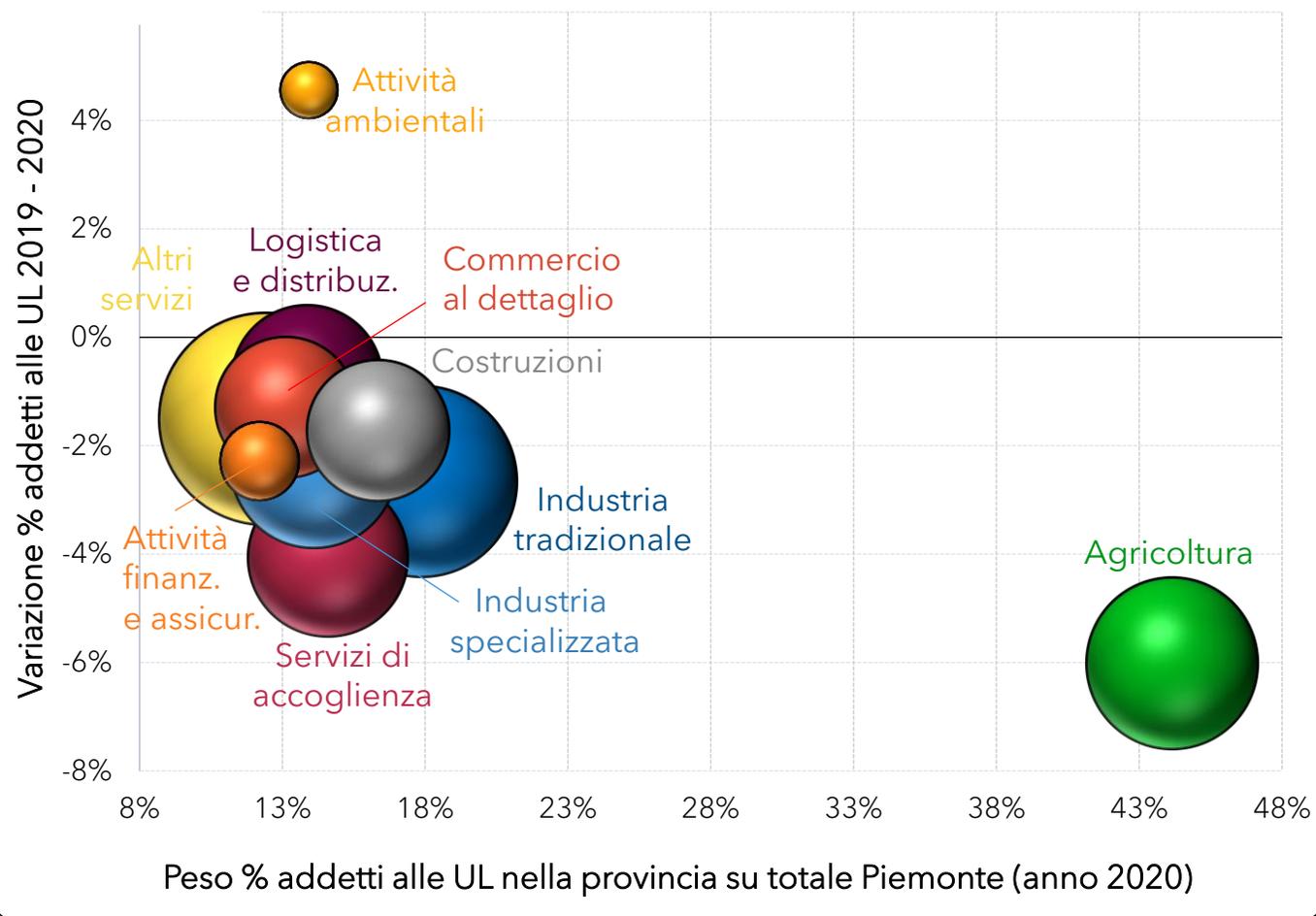
Tessile di Biella  
Macchine tessili di Biella

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

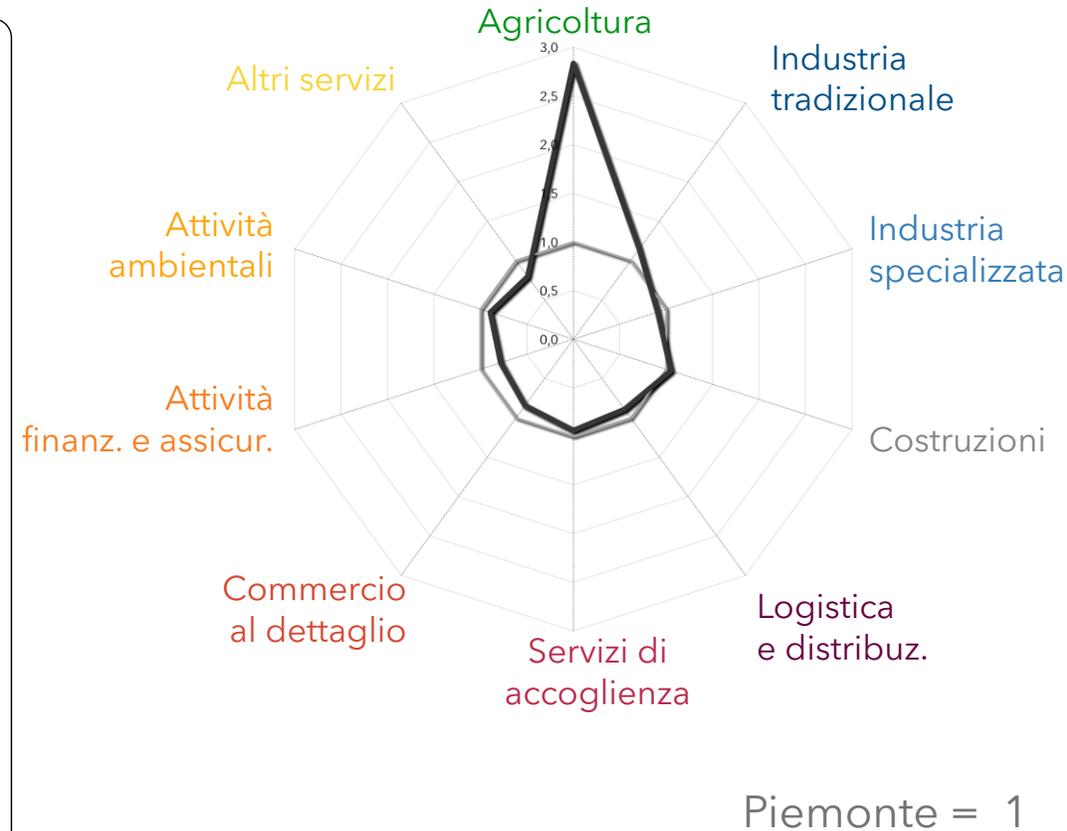
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE PIEMONTESE

## CUNEO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



### 3 distretti presenti

Dolci di Alba e Cuneo

Nocciola e frutta piemontese

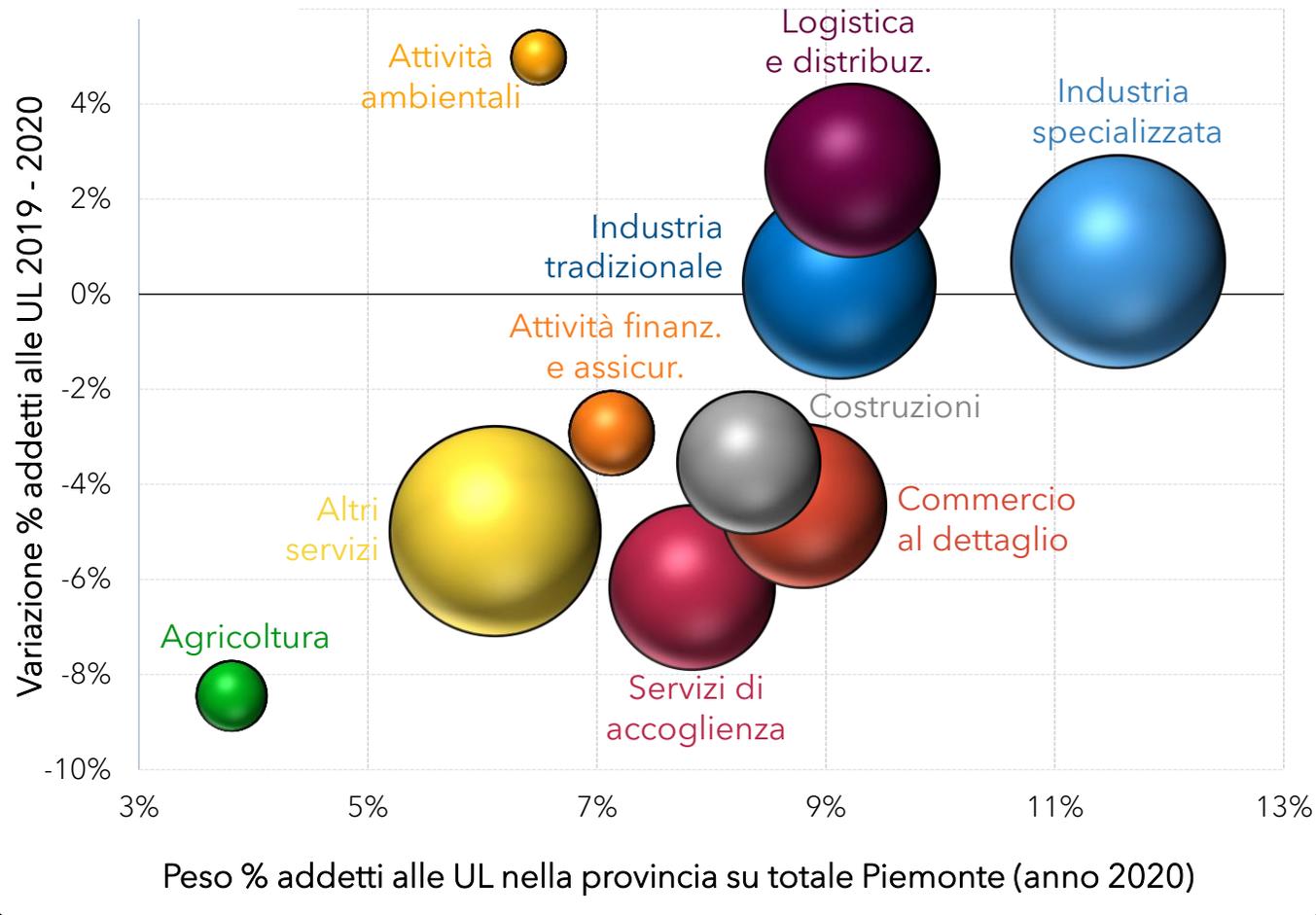
Vini di Langhe, Roero e Monferrato

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

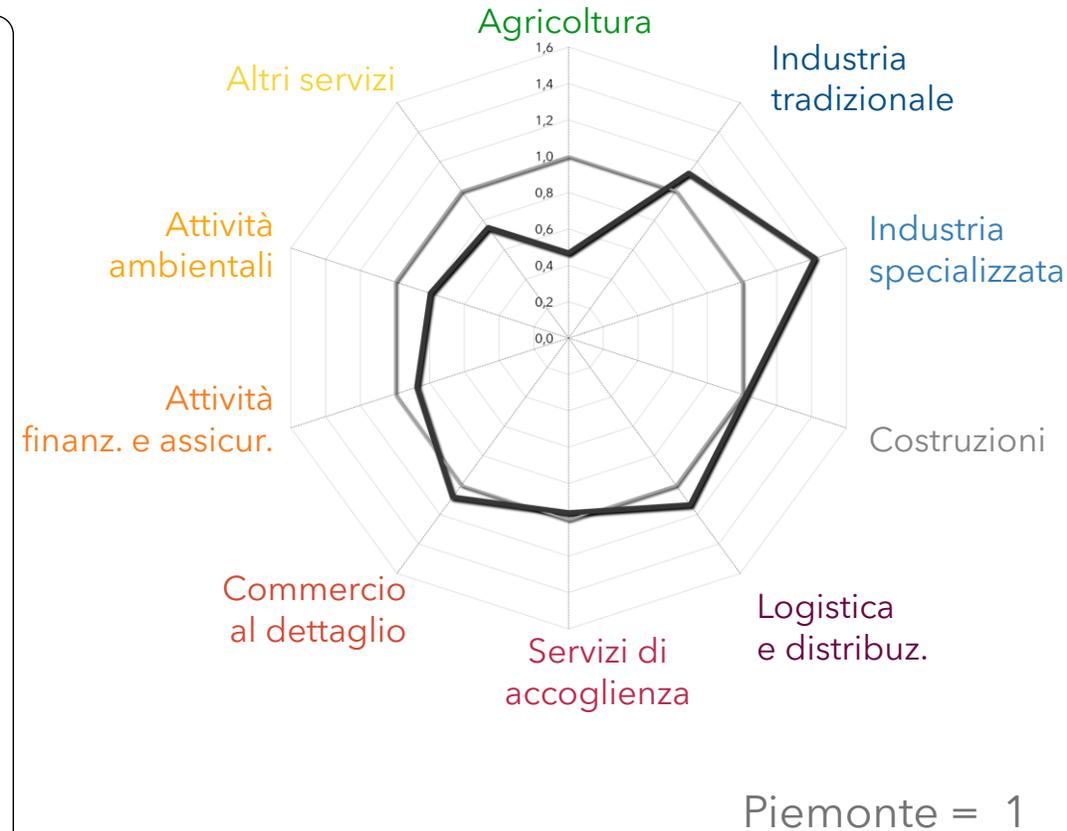
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE PIEMONTESE

## NOVARA



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

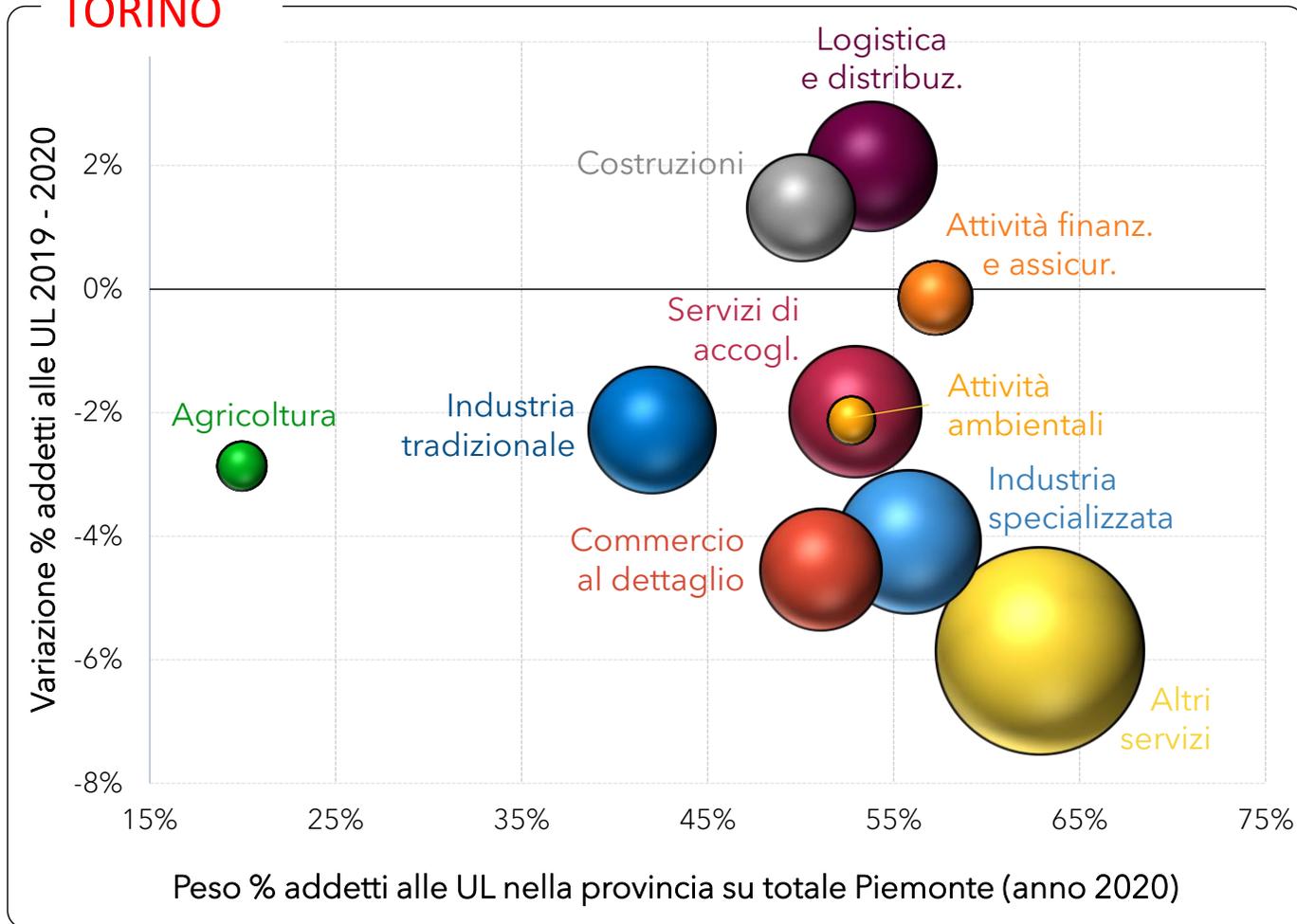


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

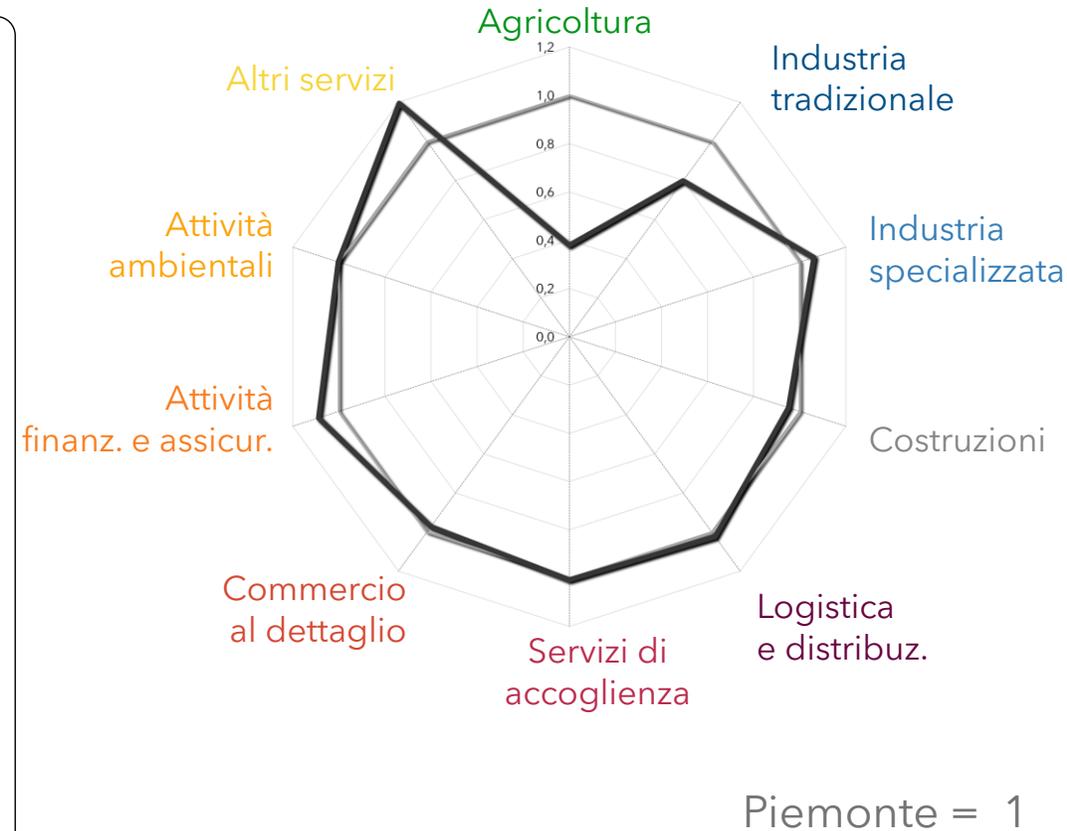
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE PIEMONTESE

## TORINO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



### 3 distretti presenti

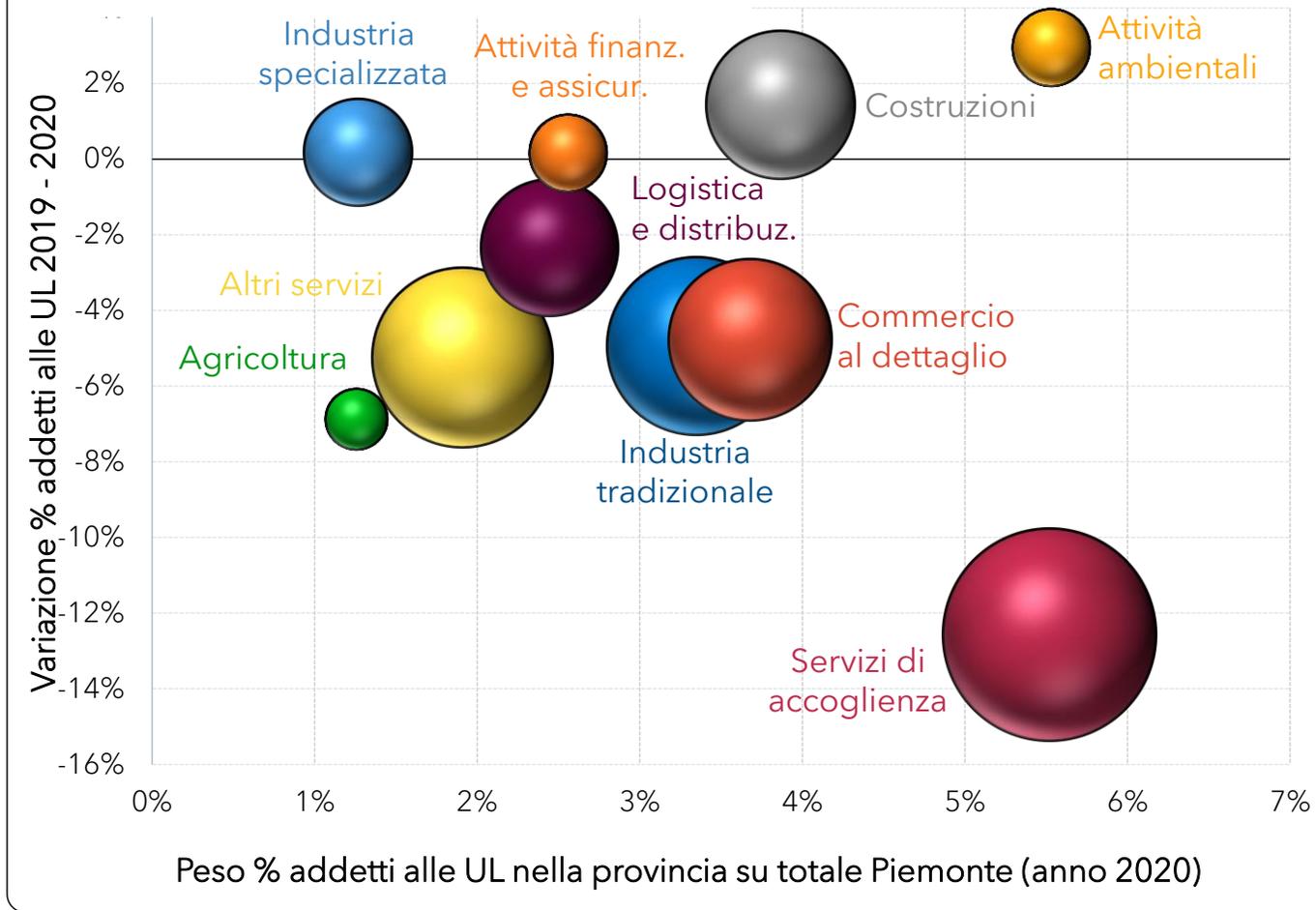
- Macchine utensili e robot industriali di Torino
- Caffè, confetterie e cioccolato Torinese
- Vini di Langhe, Roero e Monferrato

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

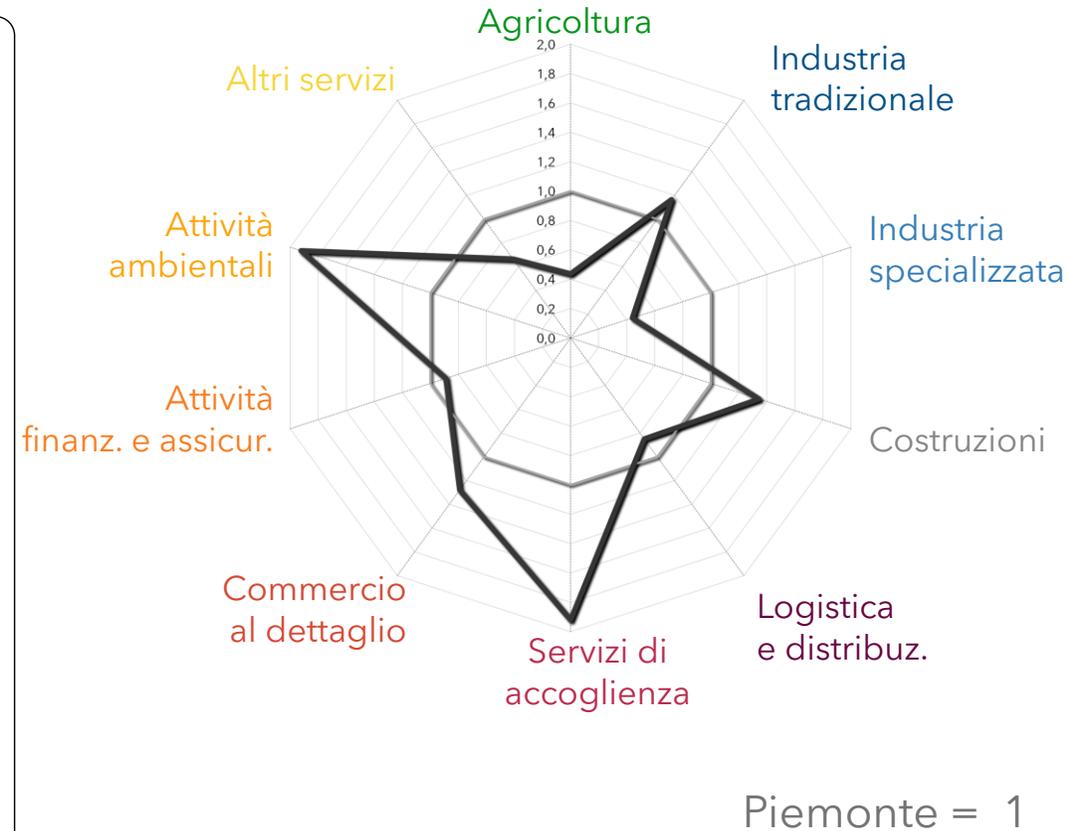
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE PIEMONTESE

## VERBANO-CUSIO-OSSOLA



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



## 2 distretti presenti

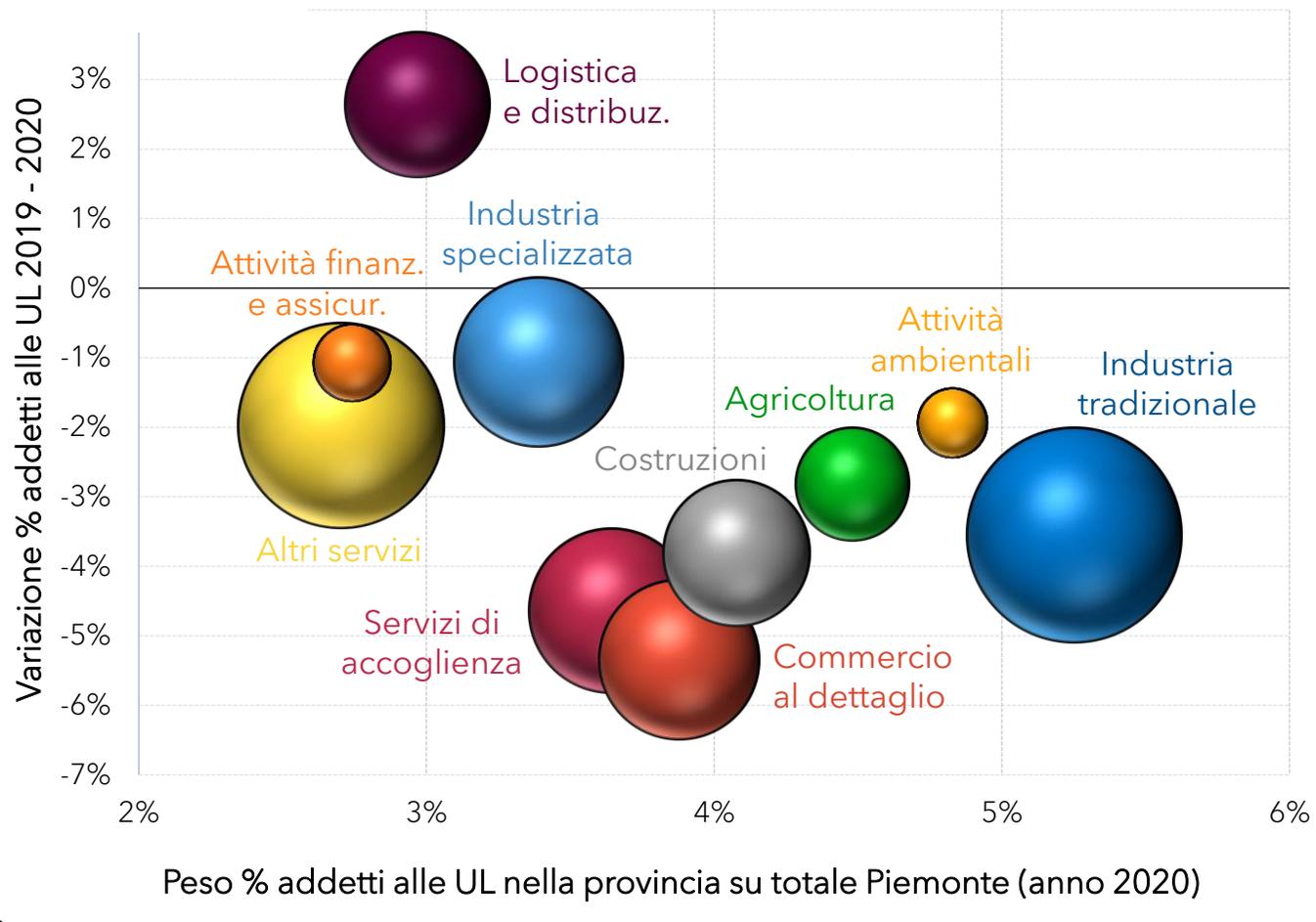
Rubinetteria e valvolame di Cusio-Valsesia  
Casalinghi di Omegna

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

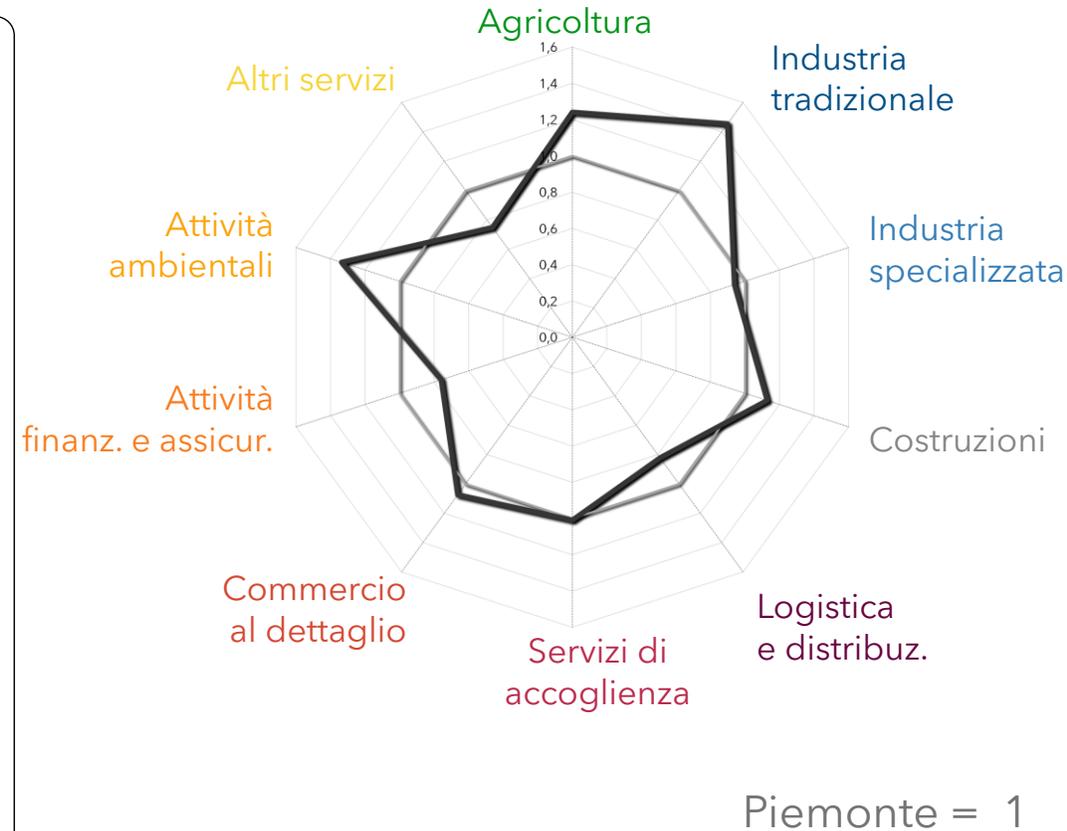
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE PIEMONTESE

## VERCELLI



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



**1 distretto presente**

Riso di Vercelli

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# L'attuale sistema infrastrutturale del Piemonte



UNIONCAMERE

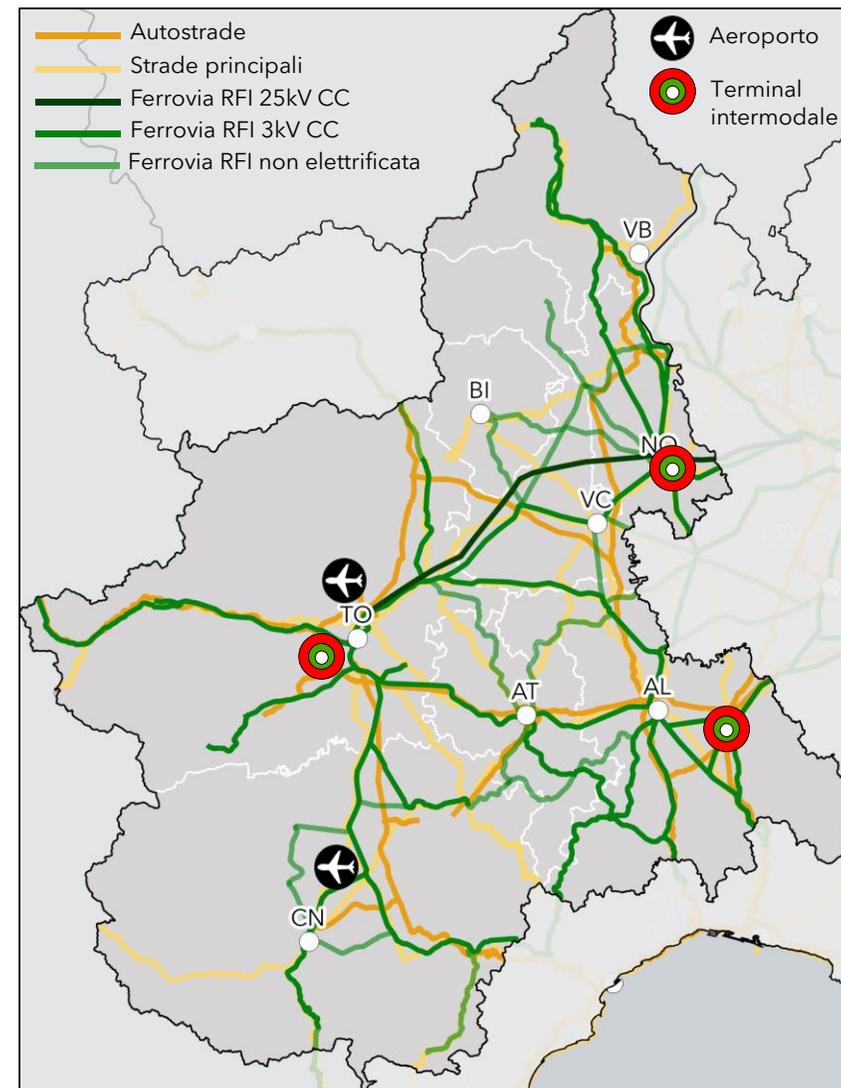


UNIONTRASPORTI

# IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **14.500 Km** di **rete stradale** di cui il 6% di categoria autostradale e l'11% strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **1.880 Km** di **rete ferroviaria RFI**, di cui il 71% elettrificata (66% a 3kV CC e 5% a 25kV CC ) e il 40% a doppio binario
- **2 aeroporti**: **Torino Caselle** (14° in Italia per numero di passeggeri nel 2019, oltre 3,9 milioni unità, 15° per trasporto cargo, poco più di 3.300 tonnellate di merci), inserito nel Core Network europeo, **Cuneo Levaldigi**
- **3 terminal intermodali**: **CIM - Centro Intermodale Merci di Novara** (2.700 coppie treni/anno, inserito nel Core Network europeo), **Interporto di Rivalta Scrivia** (retroporto di Genova, 720 coppie treni/anno, inserito nel Comprehensive Network europeo), **Interporto di Torino Orbassano - S.I.TO** (190 coppie treni/anno, inserito nel Core Network europeo).

*Nota: sono riportate le statistiche al 2019 in quanto ultimo anno non influenzato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.*



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

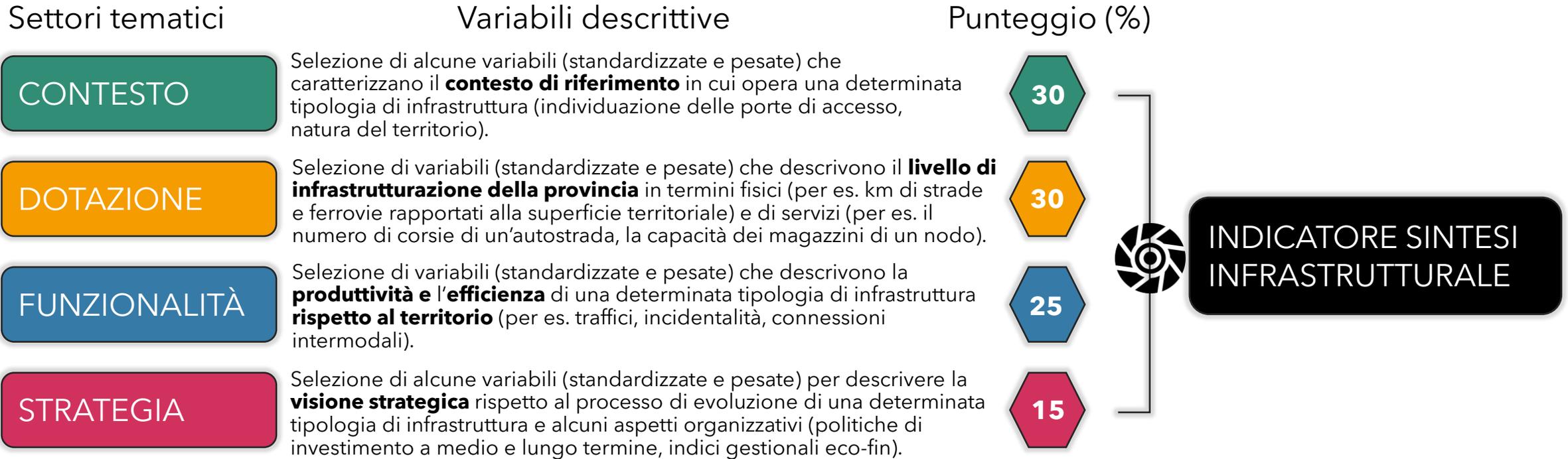
# INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

**Scala territoriale:** PROVINCIA\* **Anno di riferimento:** 2019

\* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

**Tipologia di infrastruttura:** STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

## 4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Nel caso delle **infrastrutture di rete (strade e ferrovie)**, l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**<sup>1</sup>, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha nell'usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

<sup>1</sup> Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.

**Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021**

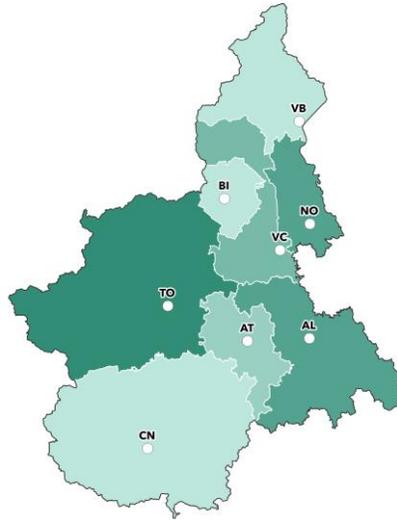
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PIEMONTESI: OUTPUT



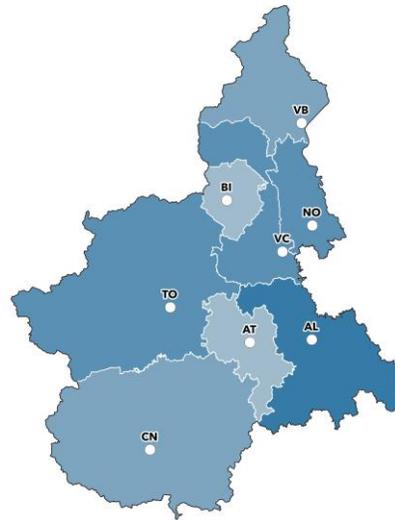
INFRASTRUTTURE STRADALI

CONTESTO			
TO	72,9	AT	37,7
NO	46,2	BI	30,3
AL	44,7	CN	29,8
VC	38,8	VB	17,3



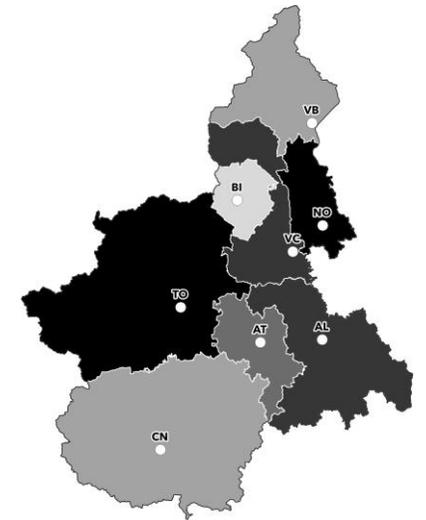
NORD OVEST	
Max	
MI	83,8
Min	
AO	5,6

FUNZIONALITÀ			
AL	77,6	CN	67,2
VC	72,2	VB	66,5
TO	72,2	AT	66,1
NO	71,3	BI	64,8



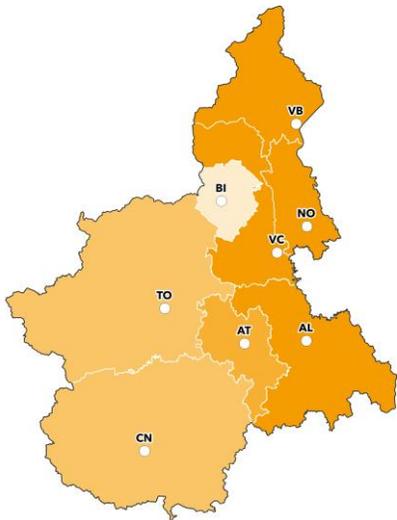
NORD OVEST	
Max	
BS	84,2
Min	
MB	27,6

SINTESI			
TO	55,3	AT	41,9
NO	53,1	CN	40,6
VC	48,6	VB	38,8
AL	48,4	BI	34,2



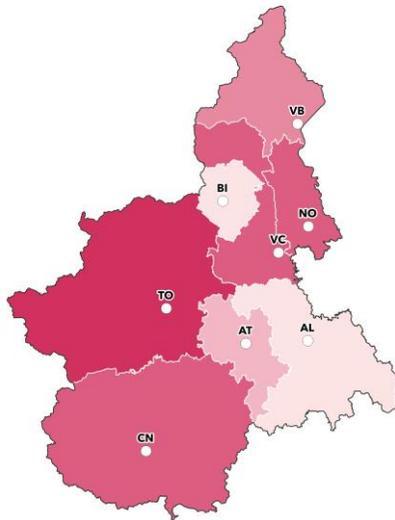
NORD OVEST	
Max	
MI	70,2
Min	
AO	32,1

DOTAZIONE			
NO	49,2	AT	31,9
AL	41,7	CN	25,8
VC	38,8	TO	24,6
VB	37,8	BI	16,9



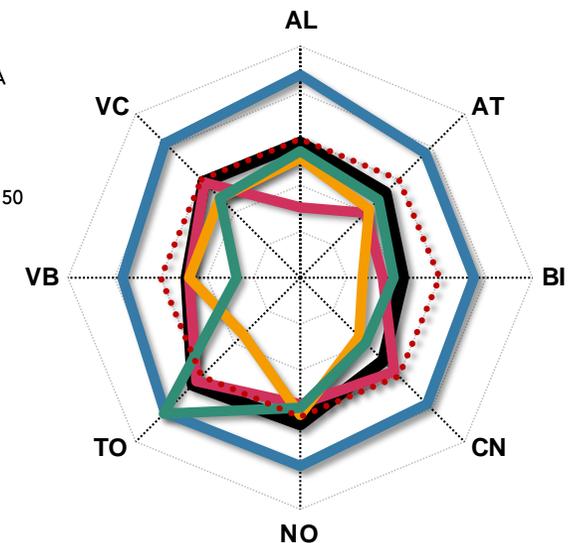
NORD OVEST	
Max	
MI	53,5
Min	
LC	15,2

STRATEGIA			
TO	53,1	VB	37,7
VC	48,2	AT	29,7
CN	47,3	BI	25,6
NO	44,6	AL	20,4



NORD OVEST	
Max	
MB	62,1
Min	
AL	20,4

- CONTESTO
  - DOTAZIONE
  - FUNZIONALITÀ
  - STRATEGIA
  - SINTESI
- ..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

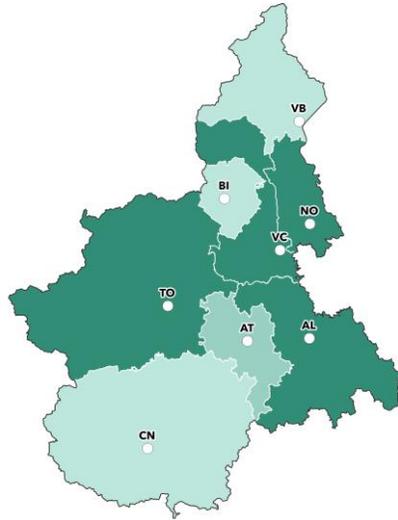


# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PIEMONTESI: OUTPUT



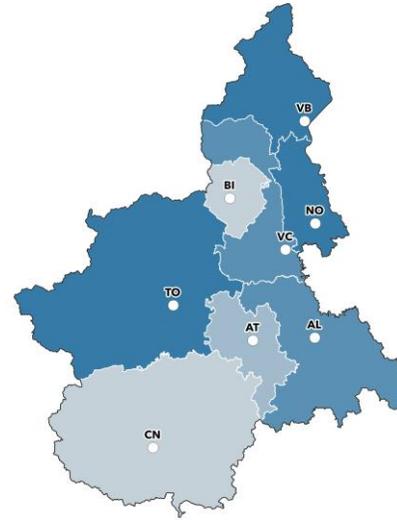
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

CONTESTO			
TO	47,9	AT	17,7
NO	47,2	CN	13,4
VC	37,7	BI	12,9
AL	33,3	VB	12,4



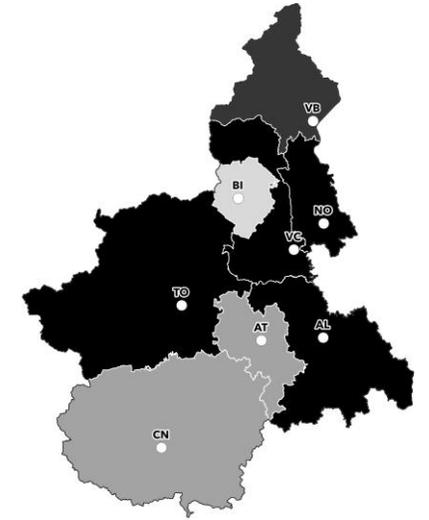
NORD OVEST	
Max	
MI	71,2
Min	
AO	1,2

FUNZIONALITÀ			
TO	69,2	AL	58,8
NO	63,2	AT	36,8
VB	62,8	CN	36,4
VC	59,3	BI	14,8



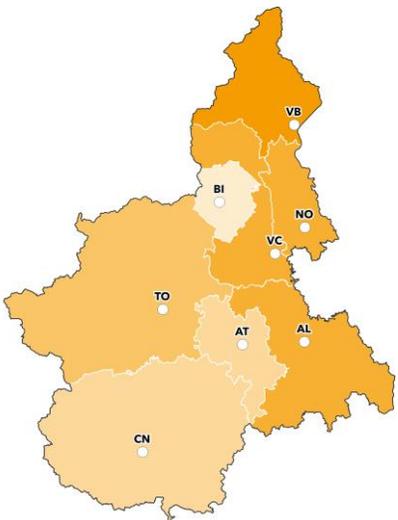
NORD OVEST	
Max	
MI	81,3
Min	
BI	14,8

SINTESI			
TO	53,0	VB	39,8
NO	49,3	CN	28,2
AL	47,0	AT	27,6
VC	46,6	BI	12,8



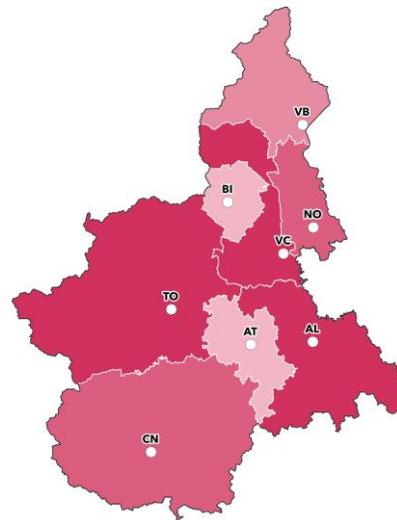
NORD OVEST	
Max	
MI	67,3
Min	
BI	12,8

DOTAZIONE			
VB	48,3	TO	38,9
AL	41,4	AT	28,8
NO	40,7	CN	27,2
VC	39,2	BI	2,5



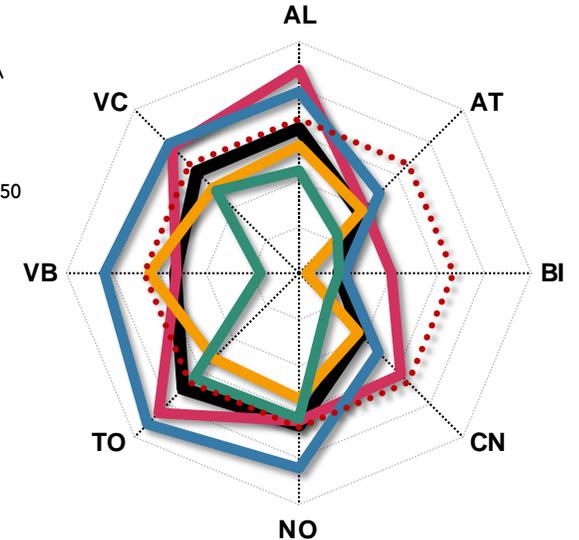
NORD OVEST	
Max	
MI	64,2
Min	
BI	2,5

STRATEGIA			
AL	65,9	CN	46,5
TO	64,0	VB	39,5
VC	57,7	AT	29,9
NO	47,9	BI	29,9



NORD OVEST	
Max	
AL	65,9
Min	
IM	13,1

- CONTESTO
  - DOTAZIONE
  - FUNZIONALITÀ
  - STRATEGIA
  - SINTESI
- ..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

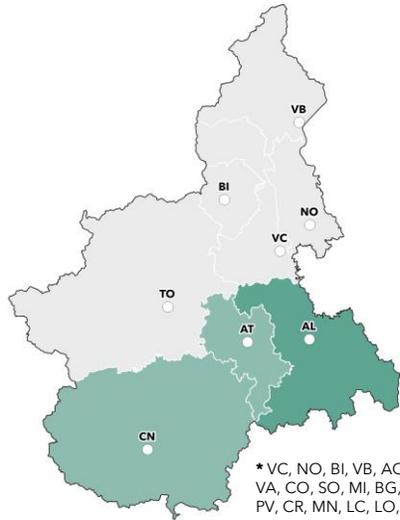


# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PIEMONTESI: OUTPUT

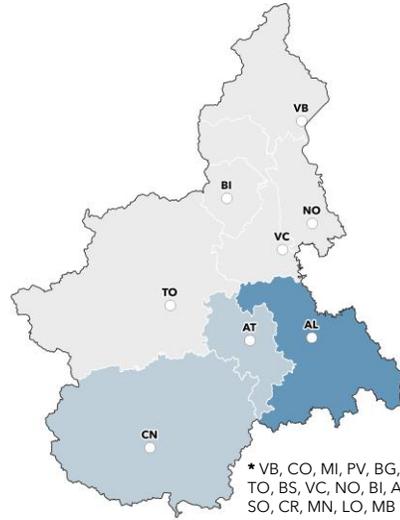


INFRASTRUTTURE PORTUALI

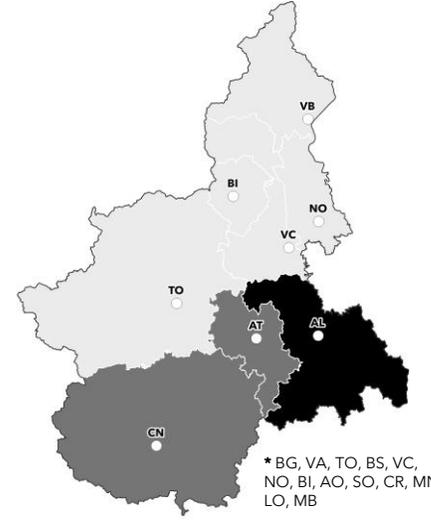
CONTESTO			
AL	56,9	NO	0,0
AT	48,7	TO	0,0
CN	48,7	VB	0,0
BI	0,0	VC	0,0



FUNZIONALITÀ			
AL	43,0	TO	0,0
CN	11,4	BI	0,0
AT	11,4	NO	0,0
VB	0,0	VC	0,0



SINTESI			
AL	45,0	TO	0,0
CN	33,0	BI	0,0
AT	33,0	NO	0,0
VB	0,1	VC	0,0

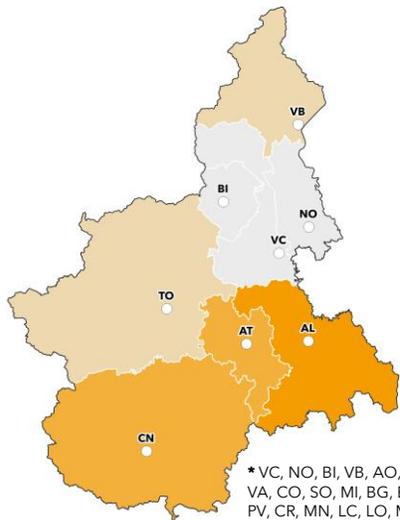


NORD OVEST	
Max	
SP	73,8
Min	
TO..*	0,0

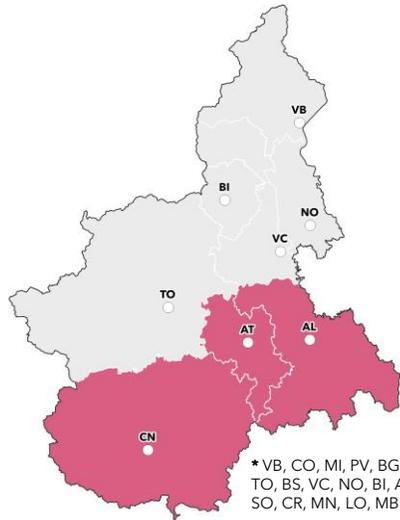
NORD OVEST	
Max	
SP	58,5
Min	
LC..*	0,0

NORD OVEST	
Max	
GE	63,5
Min	
PV..*	0,0

DOTAZIONE			
AL	42,6	TO	0,0
CN	37,2	BI	0,0
AT	37,1	NO	0,0
VB	0,4	VC	0,0



STRATEGIA			
AL	29,5	TO	0,0
CN	29,5	BI	0,0
AT	29,5	NO	0,0
VB	0,0	VC	0,0

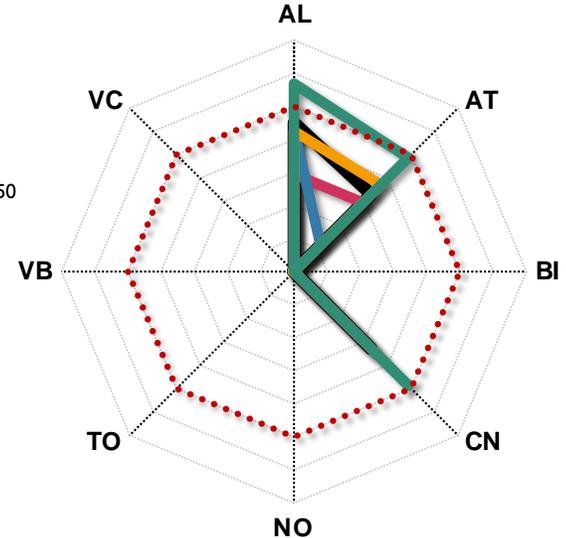


NORD OVEST	
Max	
GE	66,5
Min	
TO..*	0,0

NORD OVEST	
Max	
SV	63,3
Min	
LC..*	0,0

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

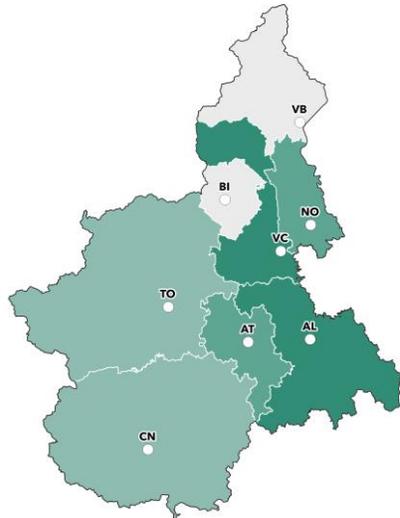


# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PIEMONTESI: OUTPUT



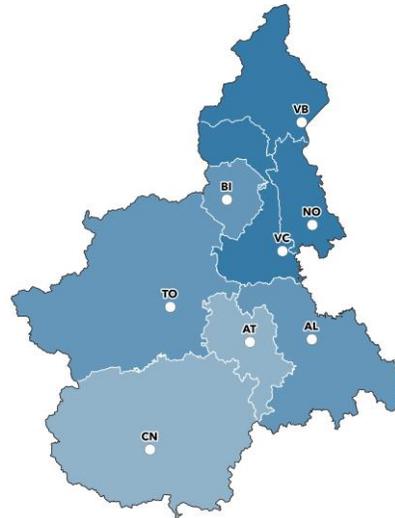
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

CONTESTO			
VC	84,8	TO	69,1
AL	77,1	CN	65,7
NO	76,7	BI	59,4
AT	76,0	VB	50,6



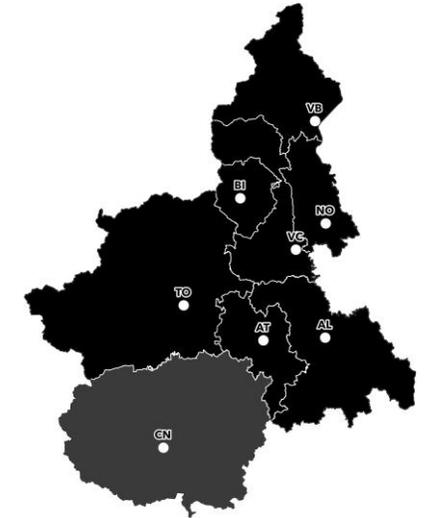
NORD OVEST	
Max	BG 95,0
Min	SO 0,0

FUNZIONALITÀ			
VC	72,7	BI	53,9
NO	72,0	TO	50,1
VB	62,6	AT	32,7
AL	55,2	CN	24,8



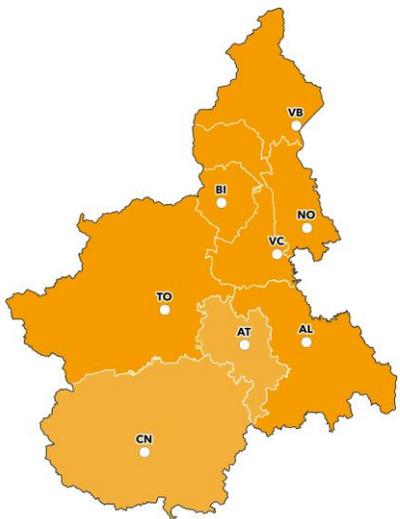
NORD OVEST	
Max	MI 81,4
Min	SO 0,0

SINTESI			
VC	64,0	BI	51,7
NO	61,1	TO	51,4
AL	56,8	AT	46,0
VB	53,5	CN	39,0



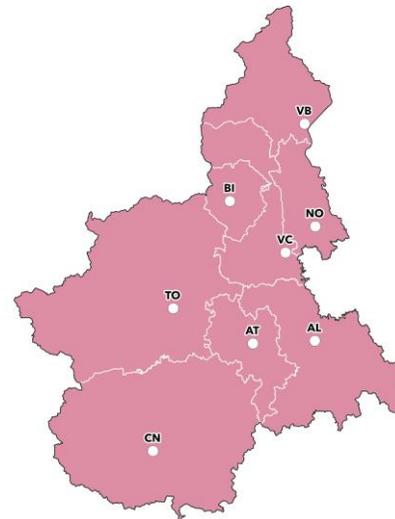
NORD OVEST	
Max	MI 72,7
Min	SO 1,1

DOTAZIONE			
VB	67,4	AL	56,1
BI	58,1	TO	51,9
VC	57,2	AT	40,6
NO	56,5	CN	34,6



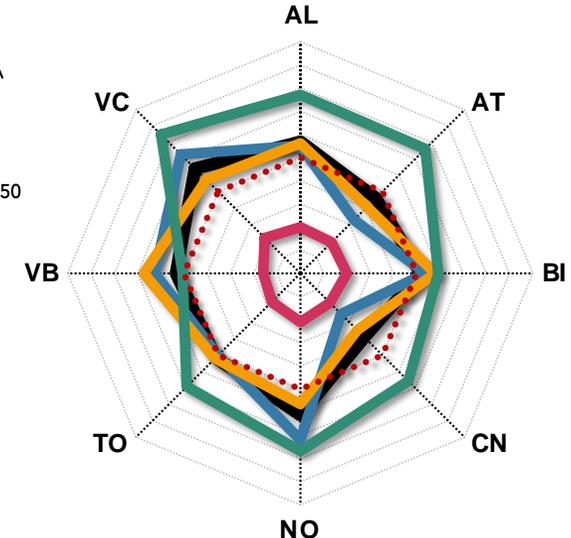
NORD OVEST	
Max	VA 75,1
Min	SO 3,7

STRATEGIA			
VC	21,6	AT	19,0
NO	21,0	CN	18,0
AL	20,0	TO	17,3
BI	20,0	VB	16,0



NORD OVEST	
Max	VA 45,9
Min	SO 0,0

- CONTESTO
  - DOTAZIONE
  - FUNZIONALITÀ
  - STRATEGIA
  - SINTESI
- ..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

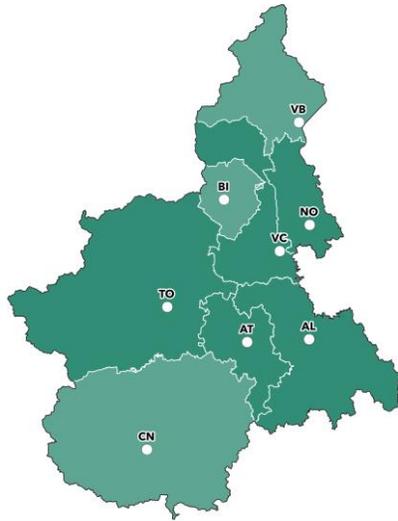


# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PIEMONTESI: OUTPUT



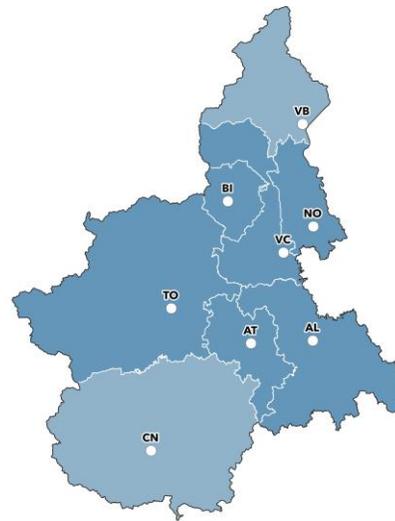
INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

CONTESTO			
AL	68,8	VC	47,8
AT	63,7	CN	37,9
NO	52,1	VB	36,1
TO	47,8	BI	35,5



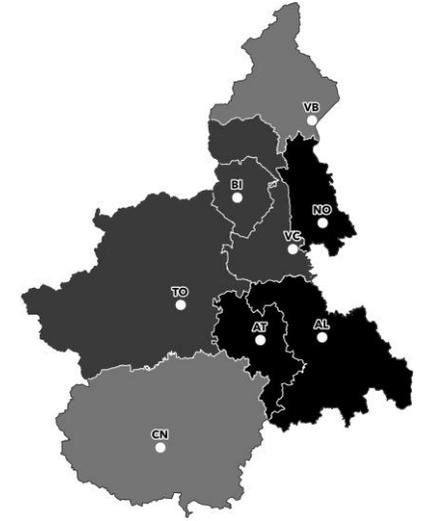
NORD OVEST	
Max	
MN	72,3
Min	
SO	0,0

FUNZIONALITÀ			
NO	55,2	AT	48,3
TO	54,3	AL	47,0
VC	52,1	VB	40,2
BI	49,7	CN	32,4



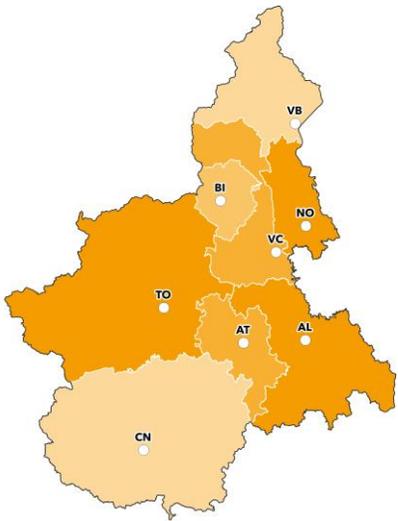
NORD OVEST	
Max	
MN	82,6
Min	
SO	0,0

SINTESI			
AL	50,6	VC	41,3
NO	50,1	BI	34,4
AT	46,9	VB	27,9
TO	44,8	CN	27,6



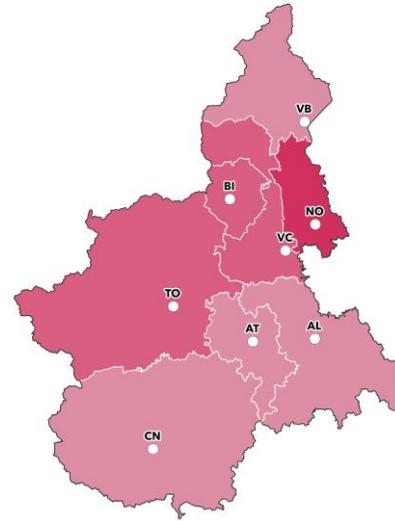
NORD OVEST	
Max	
MN	65,6
Min	
SO	0,3

DOTAZIONE			
AL	48,9	VC	33,7
NO	43,4	BI	24,9
TO	43,3	CN	15,4
AT	40,3	VB	12,6



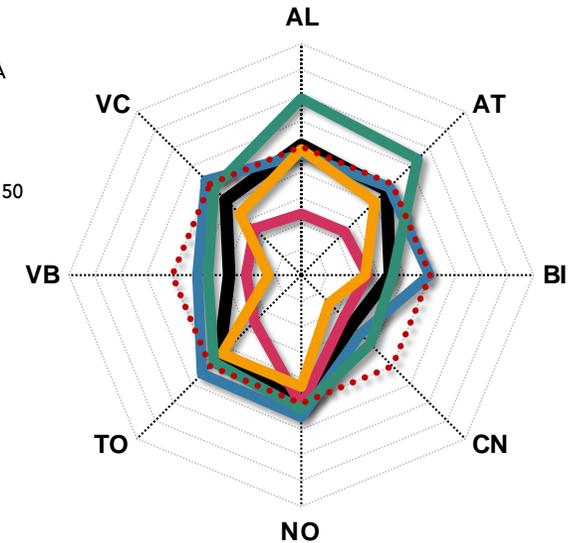
NORD OVEST	
Max	
MN	62,5
Min	
SO	1,1

STRATEGIA			
NO	50,8	AT	23,8
BI	25,6	AL	23,8
TO	25,6	CN	23,3
VC	25,6	VB	21,3



NORD OVEST	
Max	
NO	50,8
Min	
SO	0,0

- CONTESTO
  - DOTAZIONE
  - FUNZIONALITÀ
  - STRATEGIA
  - SINTESI
- ..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PIEMONTESI: SINTESI

L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE								
1°	TO (6°)		TO (6°)		AL (20°)		VC (6°)		AL (11°)		AL (9°)	
2°	NO (9°)		NO (13°)		CN (50°)		NO (7°)		NO (13°)		NO (10°)	
3°	VC (24°)		AL (20°)		AT (51°)		AL (12°)		AT (14°)		TO (16°)	
4°	AL (25°)		VC (21°)		VB (75°)		VB (21°)		TO (20°)		VC (23°)	
5°	AT (57°)		VB (41°)		TO (86°)		BI (24°)		VC (29°)		AT (45°)	
6°	CN (65°)		CN (77°)		NO (88°)		TO (25°)		BI (41°)		VB (61°)	
7°	VB (81°)		AT (79°)		VC (88°)		AT (41°)		VB (61°)		CN (67°)	
8°	BI (100°)		BI (103°)		BI (88°)		CN (79°)		CN (63°)		BI (85°)	

In Piemonte è presente un numero significativo di nodi multimodali passeggeri e merci (2 aeroporti e 3 terminal intermodali), ma le loro **prestazioni** sono **eterogenee** e carenti se paragonate ad altri contesti sul territorio nazionale.

Anche le reti stradali e ferroviarie sono distribuite in modo capillare su tutto il territorio, ma vi sono **carenze strutturali** su alcune sezioni.

La **provincia più performante** risulta **Alessandria** (al 1° posto in regione e al 9° in Italia), **seguita da Novara** (al 10° posto in Italia), mentre deficit importanti si evidenziano nelle province di Biella (85°) e Cuneo (67°).

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

**Forte deficit infrastrutturale nelle province di Biella e Cuneo.**



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PIEMONTESI: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

**Infrastrutture stradali:** le **province di Torino e Novara** sono quelle con la **migliore performance a livello regionale** e rientrano nella **Top 10 nazionale** (rispettivamente 1° e 2° posto in regione, 6° e 9° in Italia). In particolare: la provincia di Torino vanta un contesto più favorevole, rispetto alle altre province piemontesi, grazie alla numerosità di accessi autostradali e alla presenza di assi del Core Network; la provincia di Novara, invece, si distingue per una migliore dotazione grazie a una più elevata consistenza di rete stradale rispetto al territorio, soprattutto di categoria autostradale (anche a 3 o più corsie). Tutte le province esprimono una discreta funzionalità della rete stradale rispetto al territorio (in termini di veicoli circolanti e incidentalità), meno dal punto di vista degli investimenti previsti in opere strategiche. Le province di **Biella e Verbano-Cusio-Ossola** registrano **le peggiori performance sia a livello regionale che nazionale** (rispettivamente 100° e 81° posto in classifica): la provincia di Biella è particolarmente penalizzata dall'assenza di assi autostradali, mentre la provincia del Verbano-Cusio-Ossola da un contesto montuoso e con un'incidenza elevata di zone rurali o scarsamente popolate.

**Infrastrutture ferroviarie:** la **provincia di Torino occupa la 1ª posizione in Piemonte** (seguita da Novara) e la **6ª in Italia**.

I punti di forza della provincia di Torino si riscontrano, in particolare, in 3 dei 4 ambiti di analisi: il contesto (numerosità e prestazioni delle stazioni presenti sul territorio, unica provincia in regione ad avere 2 stazioni Platinum, presenza di linee AV, attraversamento di assi del Core Network), la funzionalità (massa assiale, pendenza delle linee, modulo, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.) e la strategia (spesa per opere strategiche).

Di contro **la provincia con la performance peggiore è Biella:** penalizzata oltre che dal contesto (limitata presenza di stazioni, assenza di stazioni Gold/Platinum, assenza di assi del Core Network, elevata incidenza di aree rurali o scarsamente popolate), anche da scarse prestazioni dotazionali (bassa consistenza di linee ferroviarie rispetto al territorio, assenza di linee elettrificate e tutte a singolo binario), funzionali (n° treni in arrivo/partenza, mobilità integrata, pendenza, copertura GSM-R, ecc.) e strategici (non sono previsti interventi in opere strategiche).

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PIEMONTESI: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.

**Infrastrutture portuali:** l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale è palese nel caso dei porti, dato che, benché le province piemontesi non abbiano sbocchi sul mare, **3 province vantano una posizione strategica come retroporti naturali per gli scali liguri** (raggiungibili entro 90 minuti dal capoluogo di provincia): **Alessandria** (porti di Genova e Savona-Vado), **Cuneo** (porto di Savona-Vado) e **Asti** (porto di Savona-Vado). La performance di Alessandria, in particolare, è favorita dalla vicinanza al porto di Genova, nodo del Core Network europeo. Tuttavia, è evidente che la sola posizione non è sufficiente, dato che tutte e tre le province sono carenti dal punto di vista delle performance stradali e ferroviarie.

**Infrastrutture aeroportuali:** **2 province risultano nella Top10 nazionale, Vercelli e Novara**, nonostante non siano territorialmente dotate di un aeroporto. Anche in questo caso, come per i porti, è evidente l'effetto gravitazione dei nodi che premia anche province che territorialmente non sono dotate di un aeroporto, ma che sono molto prossime a province con grandi aeroporti (per es. la provincia di Vercelli, beneficia degli aeroporti milanesi e degli aeroporti di Bergamo, Torino e Genova). La **provincia più penalizzata è Cuneo** (ultima a livello regionale e 79<sup>a</sup> in Italia), in quanto la presenza dell'Aeroporto di Cuneo-Levaldigi e la vicinanza all'aeroporto di Torino (nodo del Core Network europeo) non sono sufficienti a compensare le carenze prestazionali dello scalo cuneese rispetto ad altri aeroporti nel panorama nazionale.

**Infrastrutture logistiche:** la provincia di **Alessandria**, occupa il **1° posto nella classifica regionale** e **l'11° in quella nazionale**, soprattutto grazie a un contesto molto favorevole, 5 interporti nei 90 minuti dal capoluogo provinciale, di cui 3 appartenenti al Core Network (CIM di Novara, Interporto S.I.TO e Interporto di Vado), ma anche grazie a una discreta dotazione (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale) e funzionalità (lunghezza massima del treno ricevibile, specializzazione manifatturiera dell'area di influenza). Tenendo conto anche della performance portuale, si evince una naturale vocazione logistica del territorio alessandrino. Le **province meno performanti**, invece, sono **Cuneo** e **Verbanio-Cusio-Ossola** (61° e 63<sup>a</sup> in Italia), soprattutto penalizzate da una posizione più periferica rispetto alle altre province.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# Il Piemonte e i corridoi europei della rete TEN-T



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lungh. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

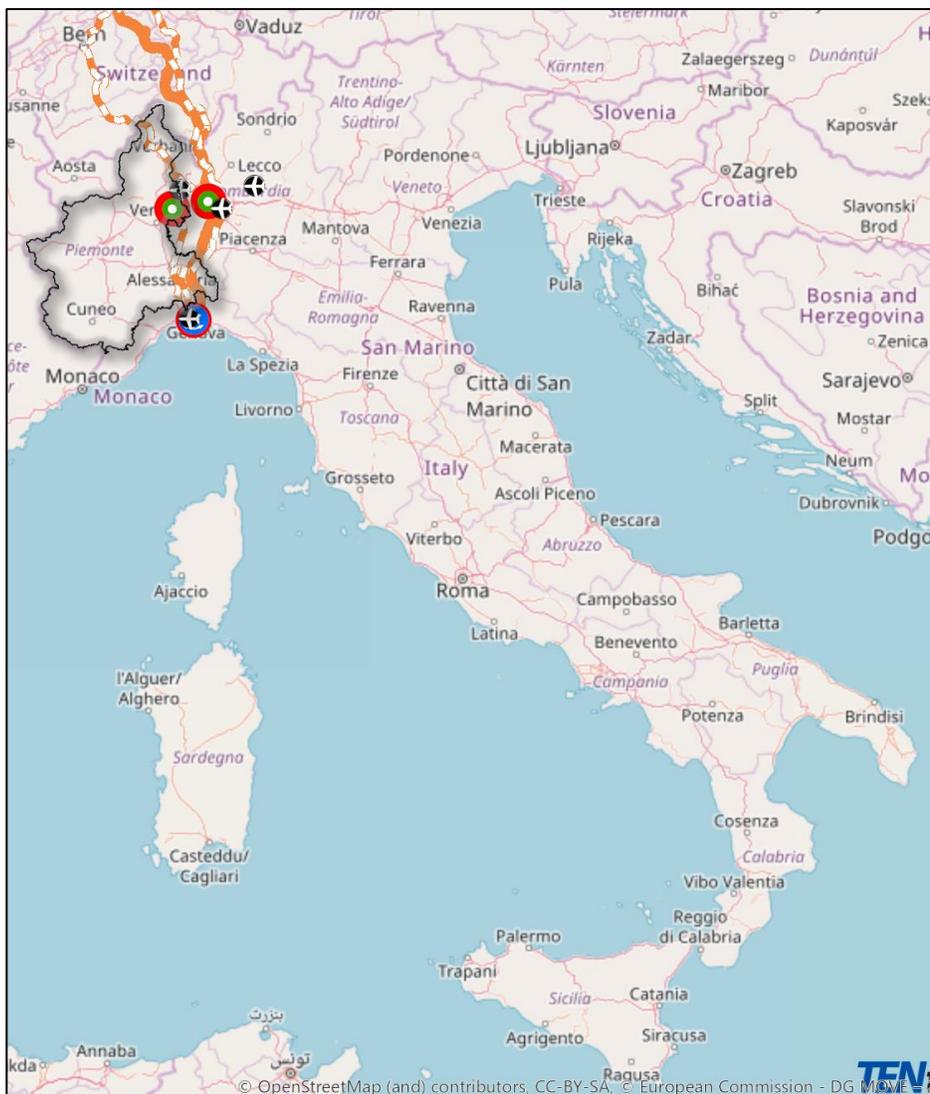
Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoi**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

## 2 Corridoi del Core Network attraversano il PIEMONTE

RENO-ALPI

MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



Il **Corridoio Reno-Alpi** costituisce una delle vie di trasporto merci più trafficate d'Europa.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	PIEMONTE
Km rete ferroviaria	3.406	515	250
Km rete stradale	1.721	180	42
N° porti	23	1	-
N° aeroporti	11	4	-
N° terminal intermodali	13	3	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

Collega i porti del Mare del Nord, Rotterdam e Anversa, al bacino mediterraneo a Genova, attraverso la Svizzera e alcuni dei principali centri economici delle regioni Rhein-Ruhr, Rhein-Main-Neckar e l'agglomerato di Milano nel Nord Italia (include il fiume Reno come via navigabile interna).

**PIEMONTE:** nel **settore ferroviario** gli interventi chiave riguardano la realizzazione del **Terzo Valico**, la **linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-confine svizzero** (tunnel di base in Svizzera, in parte già completati, e relative vie d'accesso in Germania e Italia).



Il **Corridoio Mediterraneo** collega la penisola iberica con il confine ungherese-ucraino. Segue le coste mediterranee di Spagna e Francia, attraversa le Alpi, l'Italia settentrionale, la costa adriatica in Slovenia e in Croazia fino a raggiungere l'Ungheria.

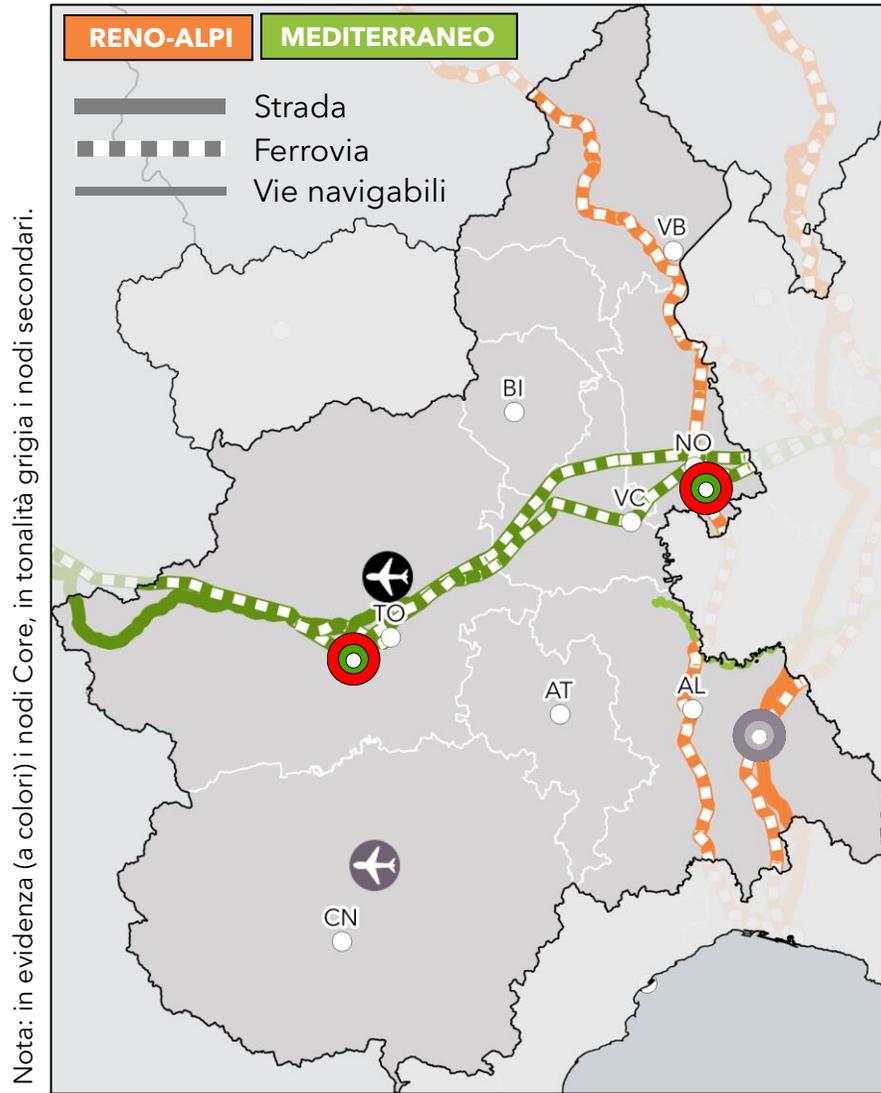
I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	PIEMONTE
Km rete ferroviaria	9.000	1.360	305
Km rete stradale	5.700	840	198
Km vie navigabili	1.285	695	47
N° porti interni	9	5	-
N° porti marittimi	12	3	-
N° aeroporti	17	6	1
N° terminal intermodali	19	7	2

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

A parte il fiume Po e alcuni altri canali nel Nord Italia, è costituito principalmente da strada e ferrovia.

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

# PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

- **Collegamento Lione-Torino (IT-FR)** con relativa linea d'accesso italiana al tunnel, previsto entro il 2029 (sezione transfrontaliera e quindi a maggiore impatto sul corretto funzionamento del Corridoio nel suo complesso)
- **Limitata sagoma di carico**, a PC45-50, dal **confine italo-francese** fino a Torino, mentre da Torino fino al confine italo-sloveno la sagoma disponibile è fino a PC80
- Non conformità del **sistema di segnalamento ERTMS** su diverse tratte
- Per i **terminal intermodali** le criticità più importanti riguardano la **lunghezza dei treni ricevibili** (inferiore al target di almeno 740 m) e la **capacità di movimentazione** (cruciale per garantire catene di trasporto competitive e senza soluzione di continuità per i servizi intermodali)
- **Assenza di servizi ferroviari diretti che colleghino gli aeroporti** con linee ad alta velocità o linee ferroviarie TEN-T a lunga distanza
- Inconformità delle **reti idroviaria** nelle sezioni **Casale Monferrato-Pavia-Piacenza e Milano-Cremona**
- Necessari ulteriori investimenti per diversificare l'offerta di carburanti puliti e **favorire la decarbonizzazione** per tutte le modalità di trasporto.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

## MEDITERRANEO

### Direttrice Torino-Lione

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione

Tipologia intervento: (M)(T)

Attivazione: **2030**

Scalo di Torino Orbassano: interventi in fascio container

Tipologia intervento: (T)(PA)

Attivazione: **2021**

Torino Orbassano - Milano Smistamento

Tipologia intervento: (PA)

Attivazione: **Oltre 2024**

Tratta Avigliana - Orbassano e scalo di Orbassano

Tipologia intervento: (M)(T)

Attivazione: **Oltre 2024**

### Trasversale Torino-Venezia

Potenziamento tecnologico Torino-Padova

Tipologia intervento: ⌚

Attivazione: **2021 (fase 1) e 2022 (fase 2)**

Linea Trofarello - Fossano - Cuneo:

Tipologia intervento: (M)

Attivazione: **2022 (fase 1)**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Legenda benefici

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Capacità

Regolarità

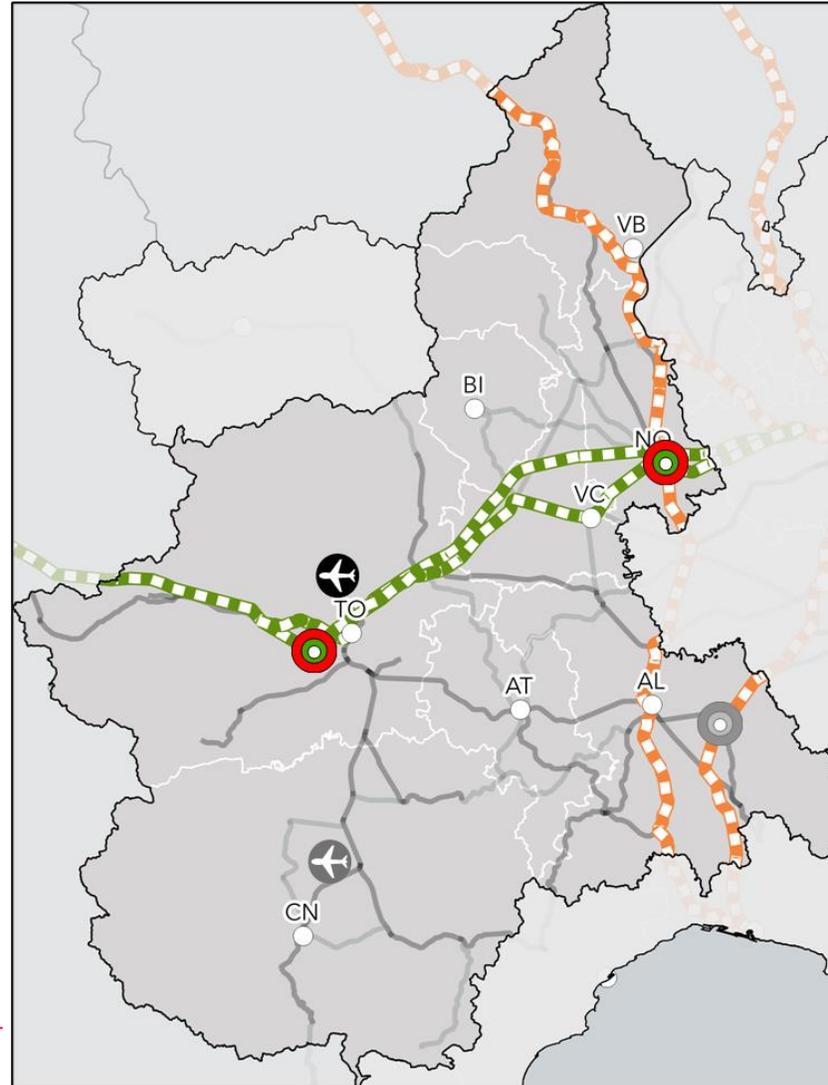
Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR\*

Prestazioni

(Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



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

## RENO-ALPI

### Direttrice Liguria-Alpi

Linea Domodossola - Arona - Gallarate

Tipologia intervento: (M)(S)

Attivazione: **2023 (fase 1) e oltre 2024 (fase 2)**

Linea Novara - Domodossola via Arona

Tipologia intervento: (M)

Attivazione: **2023 (fase 1) e oltre 2024 (fase 2)**

Linea Novara - Domodossola via Borgomanero

Tipologia intervento: (M)

Attivazione: **2023 (fase 1) e oltre 2024 (fase 2)**

Linea Torino - Alessandria

Tipologia intervento: (M)(S)

Attivazione: **2024 (fase 1) e oltre 2024 (fase 2)**

Linea Milano - Tortona - imbocco Terzo Valico

Tipologia intervento: (M)(S)(PA)

Attivazione: **2024 (fase 1) e oltre 2024 (fase 2)**

Terzo Valico dei Giovi

Tipologia intervento: (M)(S)(PA)

Attivazione: **2023**

Potenziamento scalo merci di Rivalta Scrivia

Tipologia intervento: (T)

Attivazione: **2023 (fase 1) e oltre 2024 (fase 2)**

Nodo di Novara

Tipologia intervento: (T) ⌚ 🚂

Attivazione: **oltre 2024 (fase 1)**

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

## 1 Frejus ferroviario - Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione

STUDI ED OPERE GEOGNOSTICHE  
 Costo intervento: 567 mln €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: esecuzione lavori  
 Fine lavori prevista: **2021**



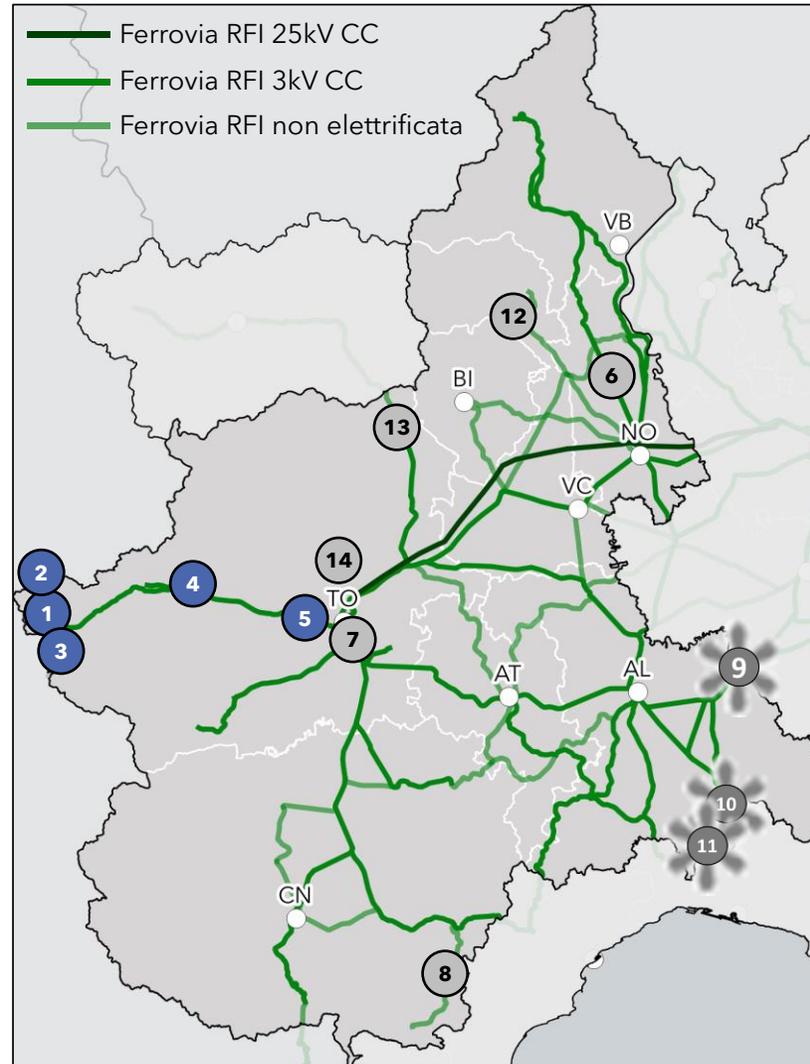
## 2 Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base

SEZIONE INTERNAZIONALE - PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE - SEZIONE TRANSFRONTALIERA  
 Costo intervento: 5.574 mln €  
 Finanziati: 52%  
 Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato  
 Fine lavori prevista: **2029**



## 3 Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base

ULTERIORI MISURE DI COMPENSATIVE  
 Costo intervento: 57 mln €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

## 4 Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino

ADEGUAMENTO LINEA STORICA TORINO-MODANE  
 TRATTA BUSSOLENO-AVIGLIANA  
 Costo intervento: 200 mln €  
 Finanziati: 40%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **oltre 2025**



## 5 Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino

CINTURA DI TORINO E CONNESSIONE AL COLLEGAMENTO TORINO-LIONE - TRATTA AVIGLIANA-ORBASSANO E SCALO ORBASSANO (OPERE PRIORITARIE) E TRATTA ORBASSANO-SETTIMO TORINESE (CINTURA DI TORINO)  
 Costo intervento: 1.700 mln €  
 Finanziati: 96%  
 Fase: progettazione definitiva / progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **2030/oltre 2025**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

## 6 Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 5.238 mln € (costo complessivo dell'intervento):

POTENZIAMENTO LINEE DI ACCESSO SUD AL VALICO DEL SEMPIONE - LINEA NOVARA-BORGOMANERO-SEMPIONE: RADDOPPIO VIGNALE-OLEGGIO-ARONA

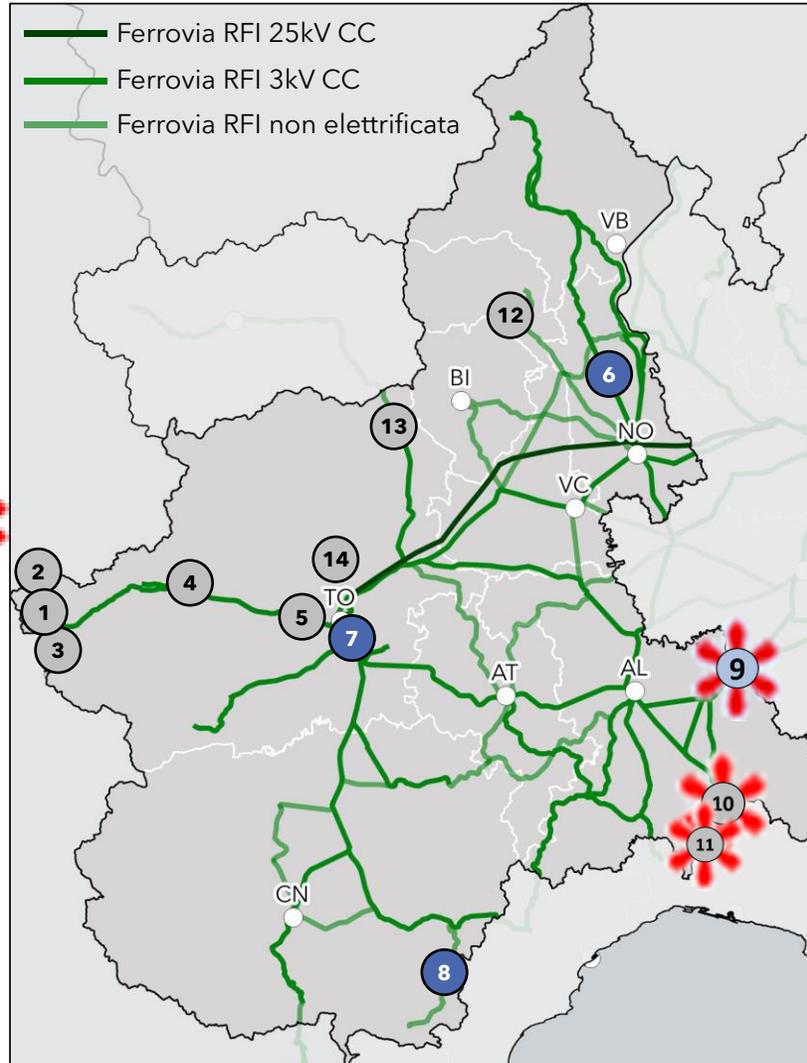
- Costo intervento: 424 mln €
- Finanziati: 3%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2025**



## Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase 539 mln € (costo complessivo dell'intervento):

UPGRADING PRESTAZIONALE CORRIDOIO RENO-ALPI; UPGRADING CORRIDOIO RENO-ALPI

- Costo intervento: 236 mln €
- Finanziati: 87%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



## Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)

Costo intervento: 1.036 mln € (costo complessivo dell'intervento)  
 Finanziati: 45%  
 Fase: n.d.  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

## 7 Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase 539 mln € (costo complessivo dell'intervento):

UPGRADING RETE MERCI - DTP TORINO E UPGRADING PRESTAZIONALE CORRIDOIO RENO-ALPI (DTP TORINO)

- Costo intervento: 42 mln €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

## 8 Linea Ceva-Ormea

Costo intervento: 6 mln €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: n.d.  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015 Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

**Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, AVR Milano-Tortona-Genova, AVR Torino-Alessandria-Genova** 1.321 mln € (costo complessivo dell'intervento):

**9** QUADRUPPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA OPERE PRIORITARIE (PRG E ACC TORTONA)

- Costo intervento: 100 mln €
- Finanziati: 100%
- Fase: Progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



**Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, AVR Milano-Tortona-Genova, AVR Torino-Alessandria-Genova** 1.321 mln € (costo complessivo dell'intervento):

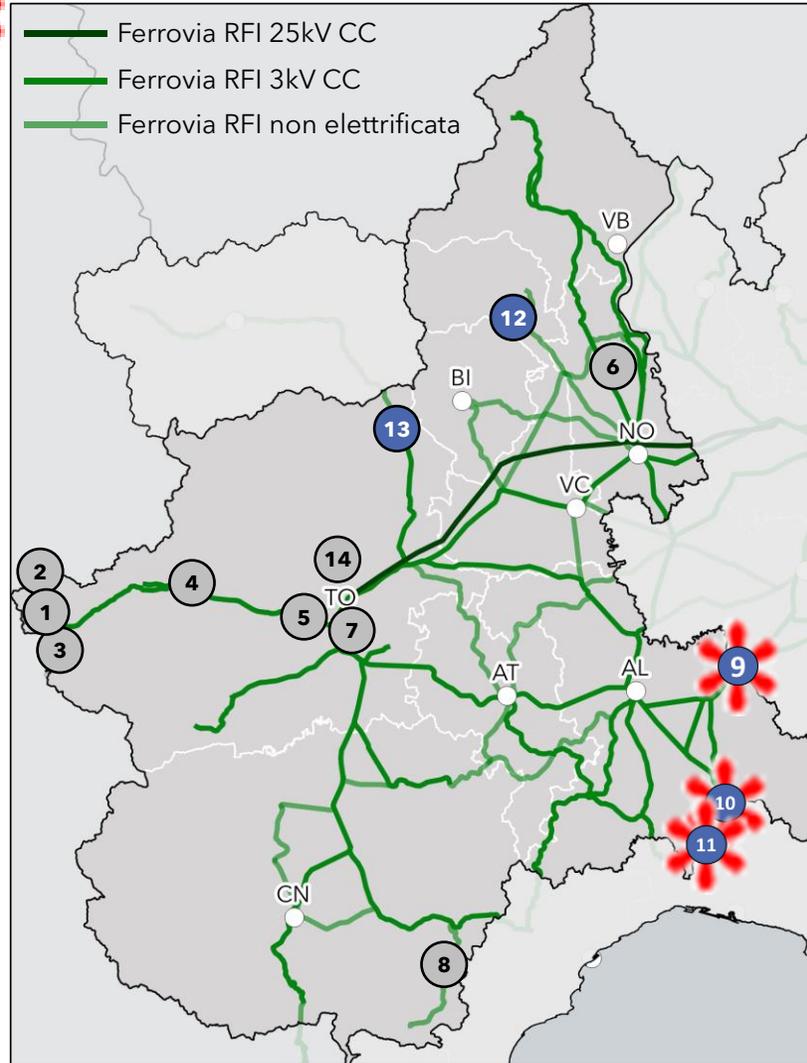
**10** VELOCIZZAZIONE LINEA TORINO-GENOVA

- Costo intervento: 165 mln €
- Finanziati: 39%
- Fase: n.d.
- Fine lavori prevista: **n.d.**



**\* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale**

**Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

**Terzo valico dei Giovi**

6.158 mln € (costo complessivo dell'intervento)

**11** 2° E 6° LOTTO COSTRUTTIVO

- Costo intervento: 1.693 mln €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2024**



**Linea Romagnano Sesia-Varallo Sesia**

Costo intervento: 0,6 mln €

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: **n.d.**

**Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto**

Costo intervento: 15 mln €

Finanziati: 100%

Fase: studio di fattibilità

Fine lavori prevista: **2023**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

## Nodo ferroviario di Torino

SCALO TORINO ORBASSANO; Costo intervento: 13 mln €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

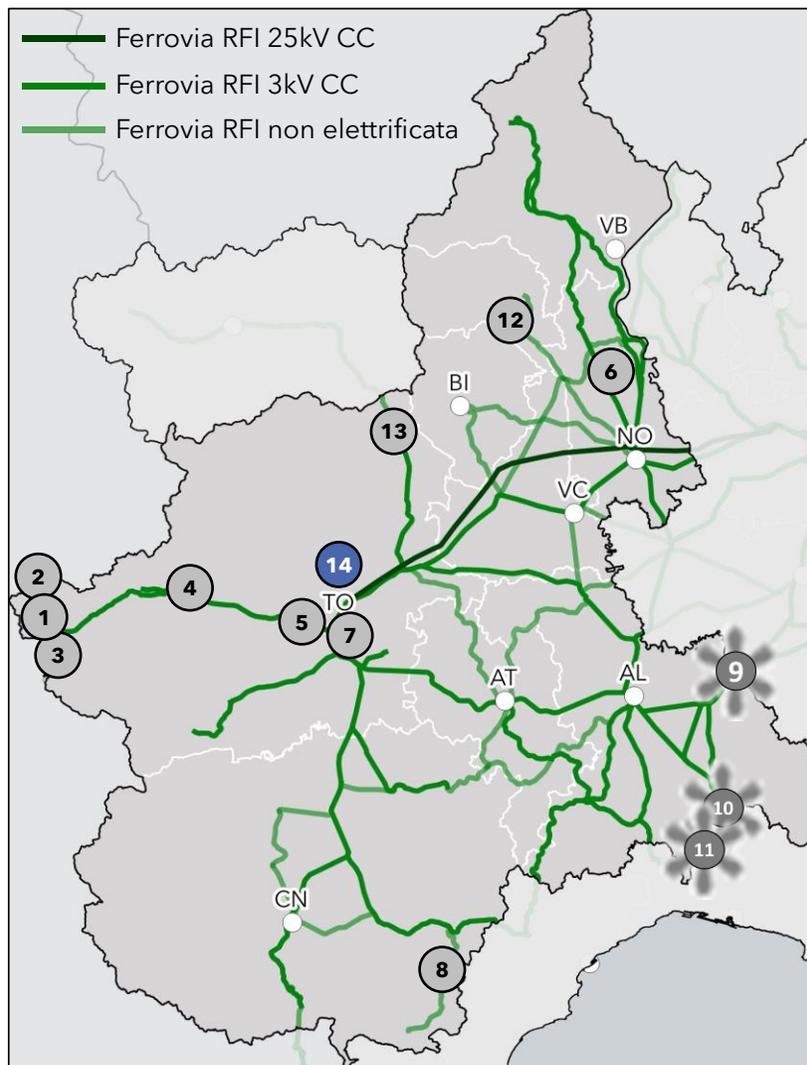
## Nodo ferroviario di Torino

COMPLETAMENTO FERMATE SFM TORINO (FERMATE DORA E ZAPPATA - FERMATA S. LUIGI ORBASSANO - FERMATE S. PAOLO E GRUGLIASCO - LE GRU - QUOTA RFI)  
 Costo intervento: 109 mln €  
 Finanziati: 54%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

## Nodo ferroviario di Torino

UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO NODO DI TORINO  
 Costo intervento: 552 mln €  
 Finanziati: 37%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **2023/2024**

\* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

## Nodo ferroviario di Torino

POTENZIAMENTO LINEA VELOCE COLLEGAMENTO PORTA NUOVA - PORTA SUSA  
 Costo intervento: 70 mln €  
 Finanziati: 4%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

## Programma città metropolitana di Torino

INTERCONNESSIONE DELLA FERROVIA TORINO-CERES CON IL PASSANTE FERROVIARIO DI TORINO - STAZIONE DI REBAUDENGO  
 Costo intervento: 186 mln €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: lavori in corso  
 Fine lavori prevista: **2022**

## Programma città metropolitana di Torino

ATTREZZAGGIO DELL'INTERA LINEA CANAVESANA  
 Costo intervento: 12 mln €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: progettazione definitiva  
 Fine lavori prevista: **2021**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

## Programma città metropolitana di Torino

LINEA TORINO CERES - SCMT - INTERA LINEA

Costo intervento: 19 mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **2022**



## Metropolitana di Torino - Linea 1

Costo intervento: 473 mln €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: **2024**



## Parcheggio pubblico interrato piazza Bengasi - Parcheggio di interscambio piazza Bengasi (interscambio metropolitana)

Costo intervento: 20 mln €

Finanziati: 73%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020

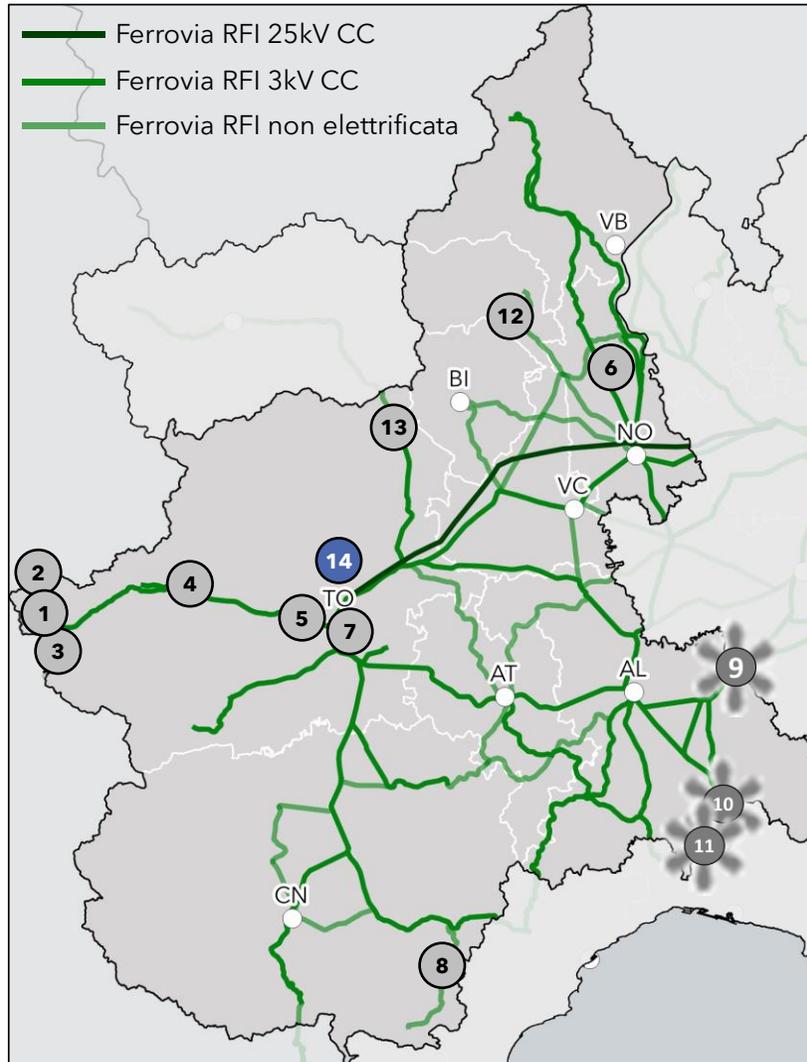


Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

## Linea 3 - Realizzazione del capolinea in corso Quintino Sella e dell'anello di ritorno in largo Toselli (linea tranviaria)

Costo intervento: 4 mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

## Linea 10 - Collegamento con corso Giulio Cesare lungo via Cecchi e corso Emilia (con sfiocco per il collegamento al comprensorio GTT di Porta Milano) (linea tramviaria)

Costo intervento: 14 mln €

Finanziati: 62%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

## Metropolitana di Torino - Linea 2

Costo intervento: 828 mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

## 1 Galleria di transito del traforo autostradale del Frejus (parte italiana)

Costo intervento: 306 mln €  
Finanziati: 100%  
Fase: lavori in corso  
Fine lavori prevista: **2021**

## 2 Pedemontana Piemontese

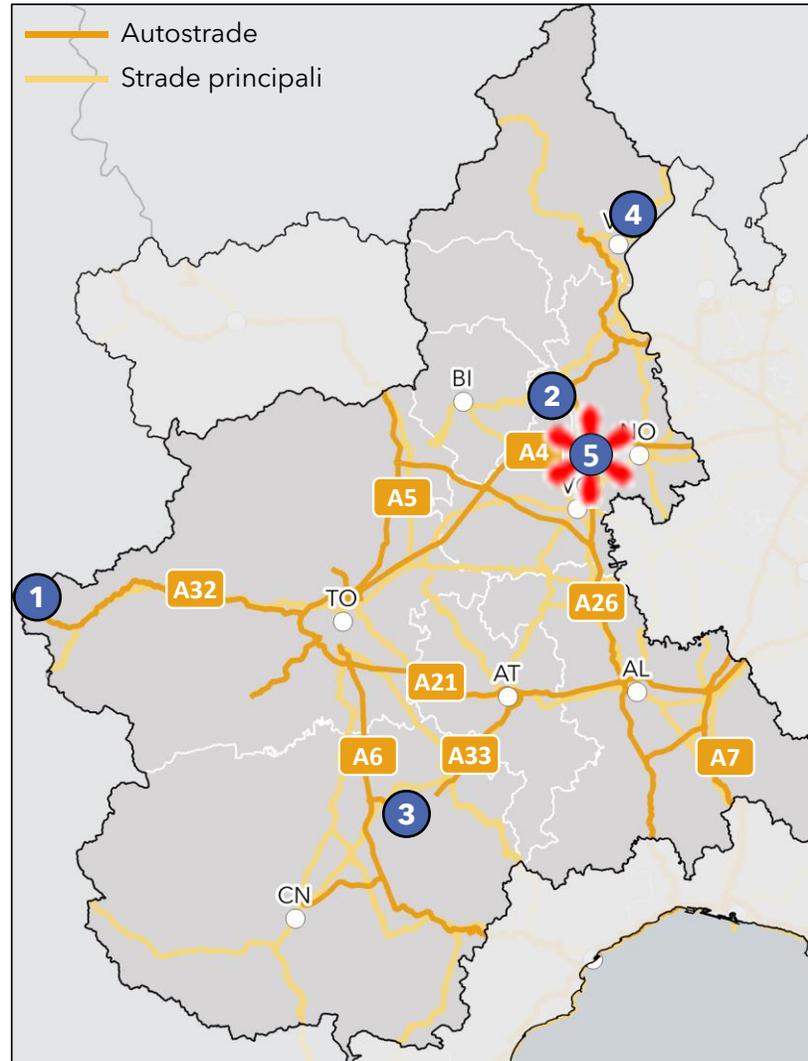
COLLEGAMENTO TRA L' A4 (TORINO - MILANO) IN LOCALITÀ SANTHIÀ, BIELLA, GATTINARA E L' A26 (GENOVA VOLTRI - GRAVELLONA) IN LOCALITÀ GHEMME. LOTTO 1 STRALCIO 1 E STRALCIO 2 (TO235)

Costo intervento: 204 mln €  
Finanziati: 100%  
Fase: progettazione definitiva  
Fine lavori prevista: **n.d.**

## 3 Autostrada Asti-Cuneo

Completamento

Costo intervento: 346 mln €  
Finanziati: 100%  
Fase: Opere con esecutore individuato  
Fine lavori prevista: **n.d.**



## 4 Strada Statale 34 del Lago Maggiore

SS 34 MESSA IN SICUREZZA DEI VERSANTI DELLA SS 34 DEL LAGO MAGGIORE  
Costo intervento: 34 mln €  
Finanziati: 100%  
Fase: progettazione preliminare  
Fine lavori prevista: **n.d.**

## 5 Autostrada A4 Torino - Milano

513 mln € (costo complessivo dell'intervento):  
5 AUTOSTRADA A4 TORINO-MILANO: AMMODERNAMENTO - TRONCO 2 - LOTTO 2.3. (DAL KM 121+000 AL KM 127+000)  
Costo intervento: 49 mln €  
Finanziati: 100%  
Fase: lavori in corso  
Fine lavori prevista: **2022**

### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

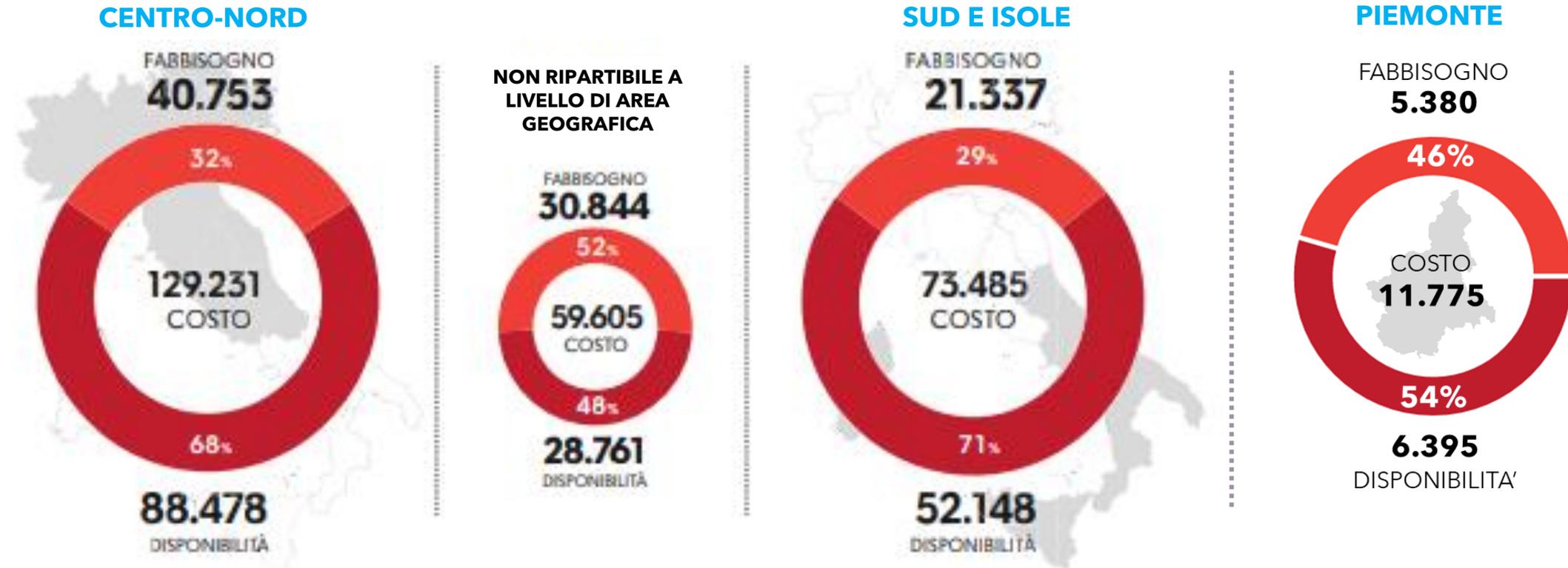
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 88,478 miliardi di euro (il 52% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40,753 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo.

In Piemonte sono previsti investimenti per 11.775 milioni di euro pari al 9% del Centro-Nord e al 4% dell'Italia.

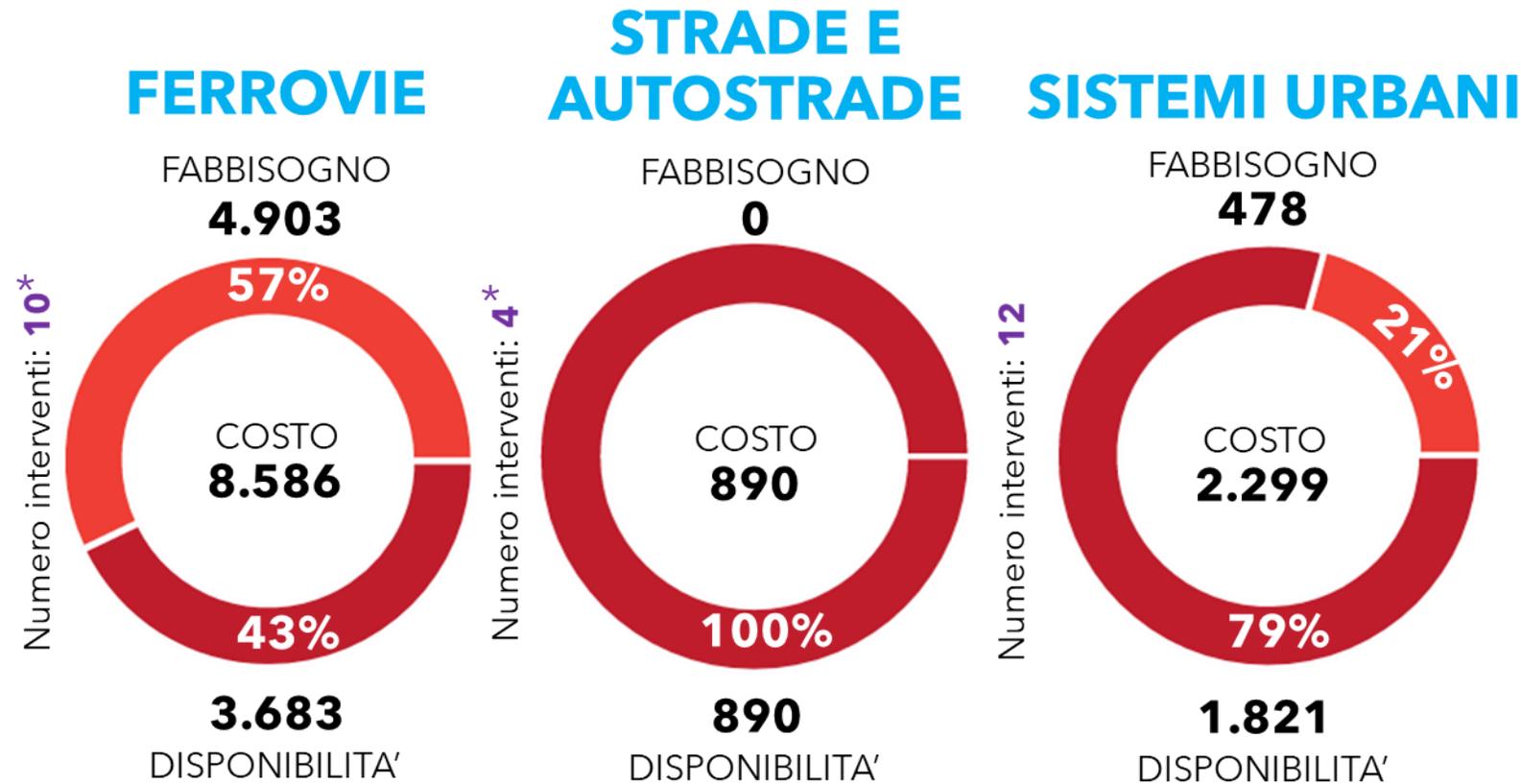


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE NEL PIEMONTE

(importi in milione di euro)



\* Esclusi gli interventi diffusi.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

## LINEE AD ALTA VELOCITÀ NEL NORD DI COLLEGAMENTO CON L'EUROPA

Prosecuzione dei grandi interventi per lo sviluppo del corridoio europeo Reno-Alpi e la parte occidentale del corridoio Mediterraneo

- Liguria - Alpi  
→ 4,0 mld

Al completamento dell'intero progetto i **tempi di percorrenza saranno quasi dimezzati** sia sulla tratta Genova-Milano che sulla tratta **Genova-Torino**. Inoltre, la capacità sarà aumentata da **10 a 24 treni/ora** sulle tratte soggette a quadruplicamento in prossimità del nodo di Milano (Rho-Parabiago e Pavia-Milano-Rogoredo). L'intervento infine permetterà il transito di treni merci con **lunghezza fino a 750 metri**.

Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

8.570



## SVILUPPO DEL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO (ERTMS)

L'investimento consiste nell'equipaggiare 3.400 km di rete RFI con il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS.

- Santhià-Biella San Paolo
- Biella San Paolo-Novara

Aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall'UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete.

Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

2.970 €



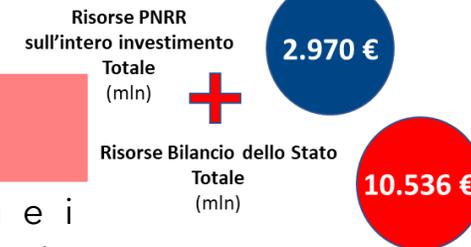
Risorse Bilancio dello Stato  
Totale  
(mln)

7 €

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR (1/2)

## POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERAI(UN)ITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

L'investimento consiste nel miglioramento di 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico-Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda).

- **Elettrificazione Ivrea-Aosta** Il progetto prevede l'elettrificazione a 3 kVcc della linea ferroviaria Ivrea-Aosta che si estende per 66,2 km ed è inserita nell'Accordo Quadro che RFI ha stipulato con Regione Valle d'Aosta.
- **Potenziamento linea Acqui Terme/Alessandria-Ovada-Genova** Il progetto di Potenziamento della linea Acqui T./Alessandria-Ovada-Genova prevede una serie di interventi di natura infrastrutturale distribuiti sulle tratte e sugli impianti, finalizzati all'incremento degli indici di regolarità e affidabilità, e al miglioramento diffuso dell'accessibilità nelle stazioni. È prevista inoltre la sistemazione della stazione di Mele (GE), interessata nel 2001 da un evento franoso la cui messa in sicurezza aveva comunque determinato una configurazione del piano del ferro a parziale modifica delle condizioni originali. Nell'ottica del già richiamato diffuso miglioramento delle condizioni di accessibilità si interverrà anche sulla stazione di Acqui Terme (AL).
- **Nuove fermate SFM Torino: Dora e Zappata** Il progetto prevede il completamento funzionale e architettonico delle fermate di Torino Dora e Zappata. La fermata Torino Dora si colloca tra Porta Susa e Rebaudengo Fossata in prossimità di Corso Grosseto. La fermata Zappata è compresa nel tratto di linea Torino Lingotto-Porta Susa, compresa tra le progressive chilometriche 3+033 e 3+283 e costituirebbe un nuovo polo di interscambio con la futura linea metropolitana M2. Le fermate in oggetto saranno asservite da marciapiedi a standard metropolitano (lunghezza 250 m e altezza 55 cm).
- **Potenziamento collegamento Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa** L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario di circa 4,5 Km (di cui circa 3 Km in galleria artificiale a singola canna a doppio binario), costituente il proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino Porta Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente dal bivio Crocetta e dal Quadrivio Zappata.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

**1**

## Elettificazione Biella - Santhià

Costo intervento: 1.266 M € € (costo complessivo dell'intervento **Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest**)  
 Finanziati: 100%  
 Fase: esecuzione lavori  
 Attivazione: **entro 2021**



**2**

## Linea AV/AC Torino - Milano - Venezia: potenziamento tecnologico Torino - Padova

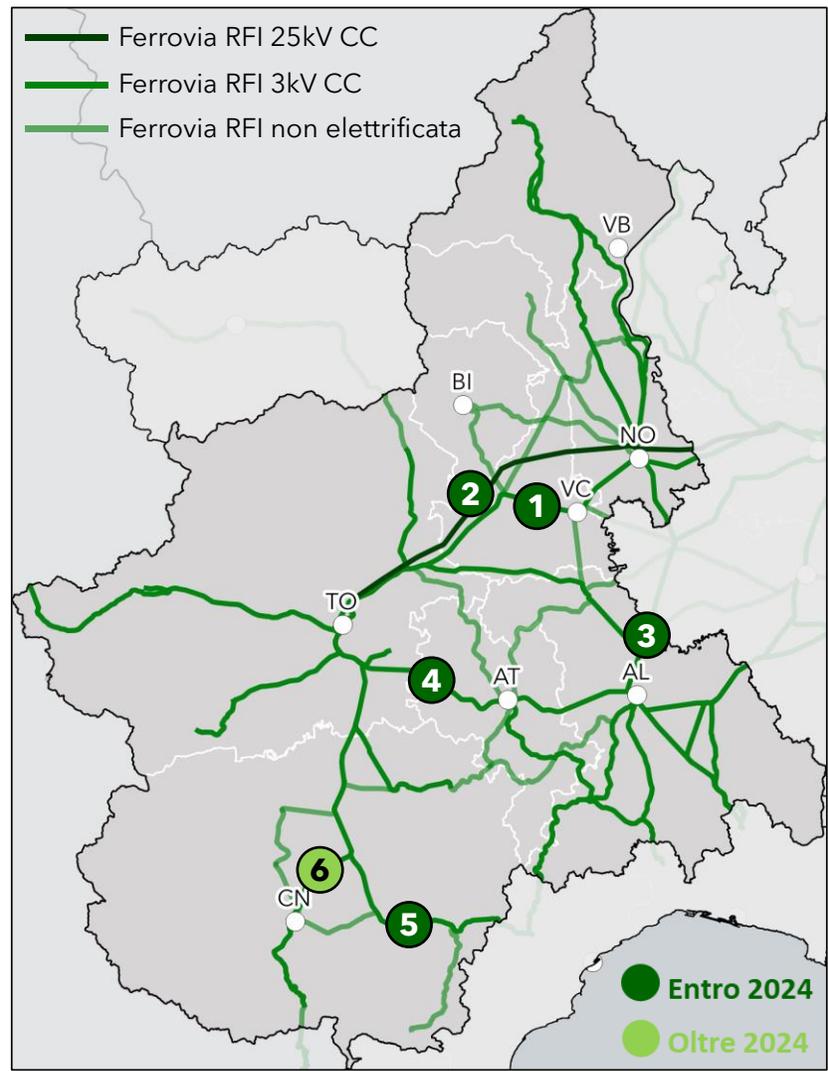
Costo intervento: 1.260 M € € (costo complessivo dell'intervento **Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale - corridoio Ten-T Mediterraneo**)  
 Finanziati: 100%  
 Fase: esecuzione lavori  
 Attivazione: **entro 2021 (fase 1) e 2022 (fase 2)**



**4**

## Velocizzazione linea Torino - Genova

Costo intervento: 165 M € (costo complessivo dell'intervento **fase 1 e fase 2**)  
 Finanziati: 100%  
 Attivazione: **2023 (fase 1)**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

**3**

## Riattivazione linea Casale Monferrato - Mortara

Costo intervento: 1.266 M € € (costo complessivo dell'intervento **Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest**)  
 Finanziati: 100%  
 Fase: esecuzione lavori  
 Attivazione: **entro 2021**



**5**

## Potenziamento tecnologico e infrastrutturale della linea Carmagnola - San Giuseppe di Cairo

Costo intervento: 1.266 M € € (costo complessivo dell'intervento **Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest**)  
 Finanziati: 100%  
 Fase: esecuzione lavori  
 Attivazione: **2023 (fase) / oltre 2024 (completamento)**



**6**

## Potenziamento Fossano - Cuneo

Costo intervento: 16 M €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: esecuzione lavori  
 Attivazione: **oltre 2024**

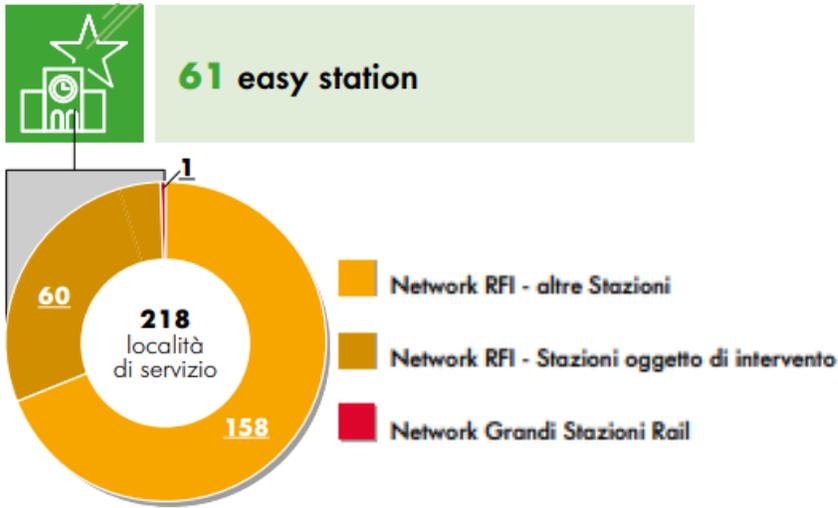


## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# IL PIANO STAZIONI IN PIEMONTE

In **Piemonte** sono presenti complessivamente **218** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **61 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio piemontese per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate a garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



## Le stazioni rinnovate

Alba  
Bra  
Bussoleno  
Settimo  
Fossano  
Mondovì

Oulx  
Ovada  
Torino Porta Nuova  
Vercelli  
Verbania

## Le azioni principali

Incrementare la funzionalità e il decoro

Potenziare l'informazione al pubblico

Abbattere le barriere architettoniche

Migliorare l'accessibilità al treno

## I cantieri in corso

Acqui Terme  
Alessandria  
Asti  
Avigliana  
Alpignano  
Santhià  
Torino Lingotto

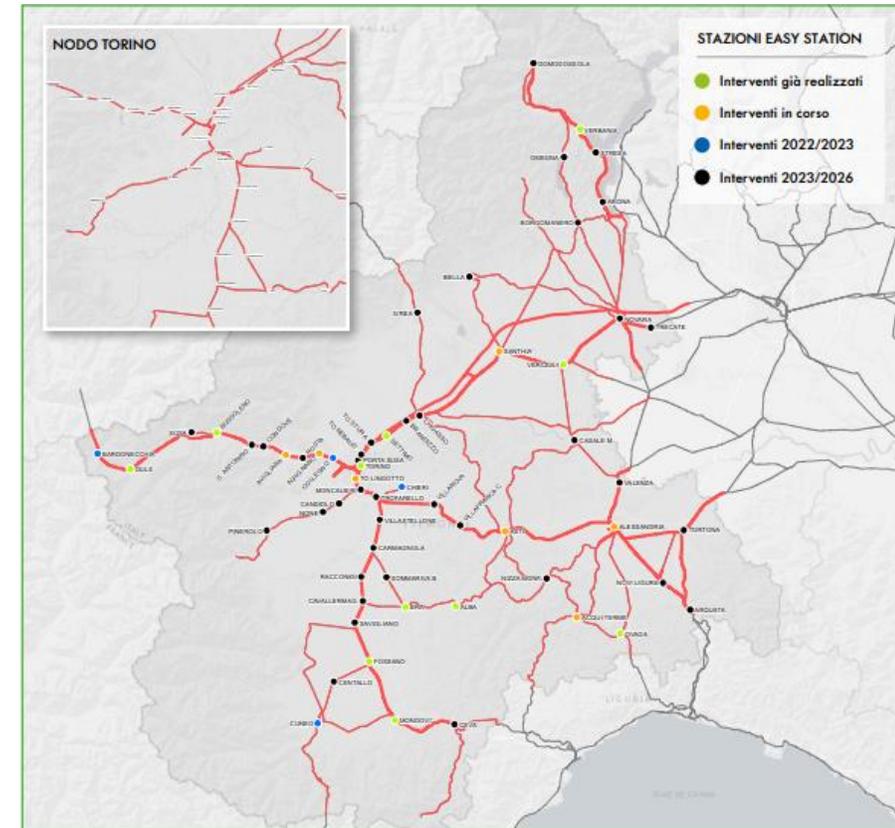
## Gli interventi al 2023

Cuneo

Chieri

Bardonecchia

Collegno



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

## SS28 DEL COLLE DI NAVA

Lavori di realizzazione della Tangenziale di Mondovì con collegamento alla SS 28 dir - 564 ed al casello A6 «Torino - Savona» - III Lotto (Variante di Mondovì)

Costo intervento: 116 M €

Finanziati: 87%

Stato avanzamento: progettazione definitiva



## SS21 DELLA MADDALENA

Variante di Demonte e Vinadio (Aisone) Lotto 1° - variante di Demonte

Costo intervento: 357M €

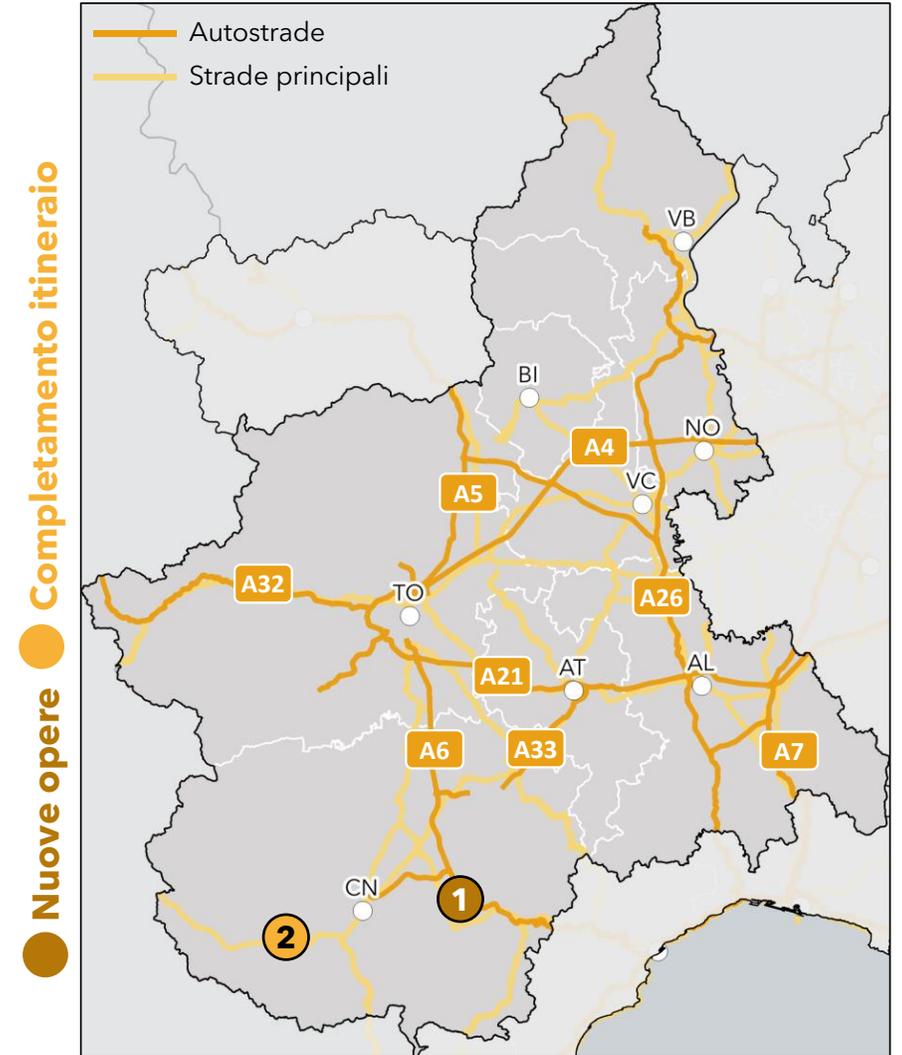
Finanziati: 98%

Stato avanzamento: Progettazione esecutiva

Totale investimenti **ANAS in Piemonte** come da Contratto di Programma 2016 - 2020  
**691,9 €/mln**  
pari al 25% degli investimenti del Nord Ovest



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020 e MIMS

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# Le infrastrutture strategiche per il territorio

**FOCUS**



UNIONCAMERE

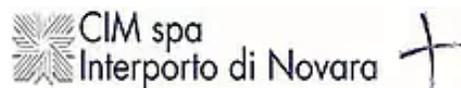


UNIONTRASPORTI

# FOCUS SUL SISTEMA INTERPORTUALE

Nell'ambito del bando per il completamento della rete nazionale degli interporti del 22 giugno 2020, gli interporti italiani hanno ricevuto un finanziamento di circa **45 milioni di euro**. Questi fondi permetteranno di ammodernare ed efficientare gli Interporti italiani in modo da sviluppare un sistema di trasporti sempre più performante e che produca al tempo stesso una riduzione drastica dell'impatto ambientale.

Parte di questo finanziamento verrà assorbito dalla regione Piemonte e in particolare **dal Centro Interportuale Merci Spa** e dalla **Società Interporto Torino Spa**.



Il contributo destinato all'Interporto è pari a **2.472.620,87 euro** per interventi di completamento dell'interporto.



Il contributo destinato all'Interporto è pari a **1.690.769,35 euro**



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# FOCUS SUL SISTEMA AEROPORTUALE



L'Aeroporto di Torino sceglie la via della sostenibilità e lancia il progetto **Torino Green Airport**. Un'iniziativa che vuole raccogliere sotto un unico cappello tutti gli interventi orientati alla sostenibilità ambientale.

Torino Airport lavora per gestire l'infrastruttura e le operazioni aeroportuali in maniera **efficiente dal punto di vista energetico** (consumare sempre meno energia), **evitando lo spreco di risorse** (ridurre i rifiuti e recuperare quelli prodotti) e ispirando ogni sua azione al **rispetto dell'ambiente** (ridurre il consumo d'acqua e riutilizzarla, ridurre le emissioni acustiche, ridurre le emissioni di gas serra e inquinanti in atmosfera) al meglio delle proprie possibilità.

## Linee di Azione

- **Energia/Emissioni/Decarbonizzazione**
- **Gestione aree verdi e biodiversità**
- **Rifiuti**
- **Acque**
- **Rumore Aeroportuale**

## Risultati

- In 10 anni: **-32% di consumi complessivi di energia elettrica, -20% di consumo di combustibile da riscaldamento e -45% di emissioni di CO2**
- Dal 1° gennaio 2021 l'energia elettrica acquistata è al **100% derivante da fonti rinnovabili**

## Progetti in corso

- Parco macchine con mezzi ibridi o elettrificati;
- Nuovi parcheggi con postazioni di ricarica;
- 15 ettari di aree verdi dedicati alla coltivazione di camomilla a tutela della biodiversità;
- Avvio del progetto di Smart Grid aeroportuale, per l'autoproduzione efficiente e sostenibile dell'energia necessaria al funzionamento dell'infrastruttura

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato  
realizzato da



**UNIONTRASPORTI**

per conto di



**UNIONCAMERE**

