

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Liguria**

Monitoraggio delle priorità infrastrutturali delle imprese liguri



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



2025



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



UNIONTRASPORTI



Camera di Commercio
Genova



CAMERA DI COMMERCIO
RIVIERE DI LIGURIA
IMPLRIA LAS PLZIAS SAVONA

Indice

	Premessa	3
	Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Liguria	10
	Focus su opere selezionate: incontri tecnico-operativi gli stakeholder	34
	Monitoraggio dei progetti BUL	59
	Considerazioni finali	72

Premessa



PREMESSA

Con il **Programma Infrastrutture**, il sistema camerale ligure vuole ulteriormente consolidare l'attività di monitoraggio e di stimolo dei cambiamenti della domanda e rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale.

Le prime due edizioni del Programma si sono concentrate sull'analisi dei fabbisogni delle imprese che rappresentano la domanda di infrastrutture di trasporto e logistica per raggiungere i mercati di riferimento. In questa il focus si sposta sull'offerta con un maggiore coinvolgimento dei gestori delle infrastrutture e i responsabili degli investimenti.

Le attività principali della terza edizione del Programma consistono:

- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali del territorio attraverso l'aggiornamento del Libro Bianco
- Realizzazione di un fascicolo regionale che sintetizza i numeri chiave del tessuto economico e infrastrutturale regionale, partendo dai dati contenuti nel portale camerale C.Stat
- Redazione di un'analisi sulle prospettive della logistica in Liguria
- Sensibilizzazione e informazione alle imprese sulle opportunità del PNRR.

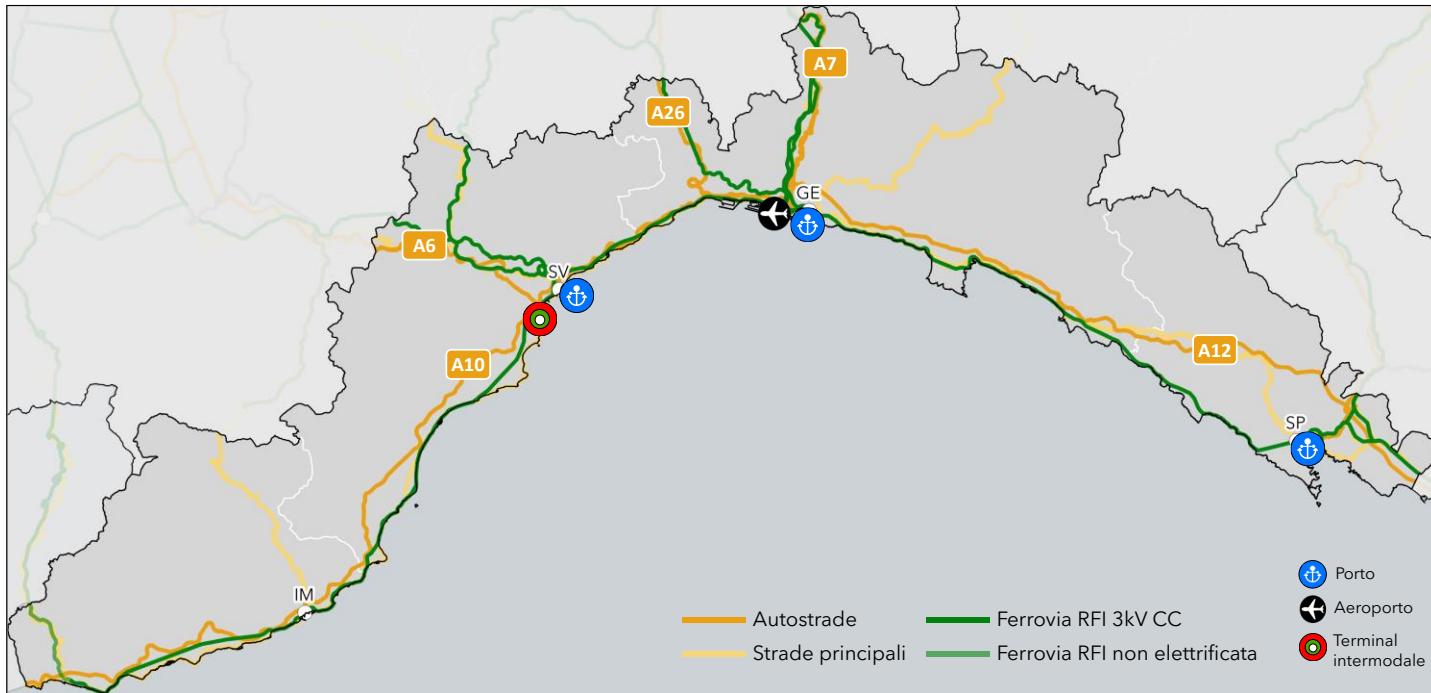
L'economia della Liguria è molto terziarizzata e basata su settori trainanti come turismo, commercio e logistica. Nell'industria un'attività strategica è rappresentata dalla cantieristica navale, che vede la regione al primo posto in Italia nel settore con il 17% del valore aggiunto.

Il KPI territoriale infrastrutturale regionale (108,9) risente dell'effetto positivo che le infrastrutture di trasporto e logistica esercitano sui territori. La Liguria è al 1° posto tra le regioni italiane per KPI portuale con un valore di 267,7. Mentre Genova, La Spezia e Savona si collocano tutte al di sopra della media nazionale, le maggiori criticità si registrano nella provincia di Imperia che soprattutto a causa della posizione defilata rispetto ai principali nodi come porti e aeroporti

PREMESSA

L'ossatura infrastrutturale ligure è formata da:

- **3.954 km di rete stradale**, di cui il 10% composto da autostrade e il 17% da strade di rilevanza nazionale in gestione Anas;
- **488 km di linee ferroviarie in esercizio**, gestite da RFI, di cui 306 km classificati come linee fondamentali il 97% elettrificata (a 3kV CC) e il 68% a doppio binario.
- **l'aerporto di Genova** inserito nel Core Network europeo (1.335.095 passeggeri registrati nel 2024, +4,3% rispetto al 2023).
- **i porti di Genova** (47,5 mio t, 2,5 mio TEU, 3,9 mio pax nel 2024), e **Savona-Vado** (16,3 mio t, 372 mila TEU, 1,1 mio pax nel 2024) gestiti dalla AdSP del Mar Ligure Occidentale; il porto di **La Spezia** (12,2 mio t, 1,2 mio t, 1,2 mio pax nel 2024) gestito dalla AdSP del Mar Ligure Orientale. Genova e La Spezia sono inseriti nel Core Network europeo.



- Il **terminal intermodale: Interporto di Vado I.O. (VIO)**, situato alle spalle del porto di Vado Ligure, attualmente controllato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e da Autostrada dei Fiori, inserito nel Core Network europeo (Corridoio Reno-Alpi);
- Il **terminal di Santo Stefano di Magra**, nel retroporto spezzino, di potenziale interesse per il corridoio Scandinavo - Mediterraneo.

PREMESSA

Rispetto all'evoluzione del quadro economico, questa edizione del Libro bianco conferma la visione regionale che mira a far uscire la Liguria dall'isolamento in cui si trova rispetto al resto del Nord-Ovest ma in ragione del mutato contesto rivede parzialmente i suoi macro obiettivi

- **MO1 - Migliorare le connessioni autostradali e della viabilità secondaria.** La priorità è risolvere i colli di bottiglia legati ai lavori di ammodernamento della rete e migliorare la viabilità secondaria soprattutto per i collegamenti con il basso Piemonte
- **MO2 - Potenziare le connessioni ferroviarie a servizio delle merci e dei passeggeri.** La priorità è completare gli investimenti in corso al fine di creare una rete che permetta la riduzione degli effetti delle interferenze tra traffico passeggeri e merci.
- **MO3 - Aumentare la competitività dei porti.** L'obiettivo è migliorare la sicurezza e la capacità operativa dei porti offrire più spazio di manovra alle navi di maggiori dimensioni.
- **MO4 - Messa in sicurezza del territorio.** In questa voce rientrano soprattutto quelle opere necessarie a contenere le portate dei corsi d'acqua per proteggere le aree urbanizzate



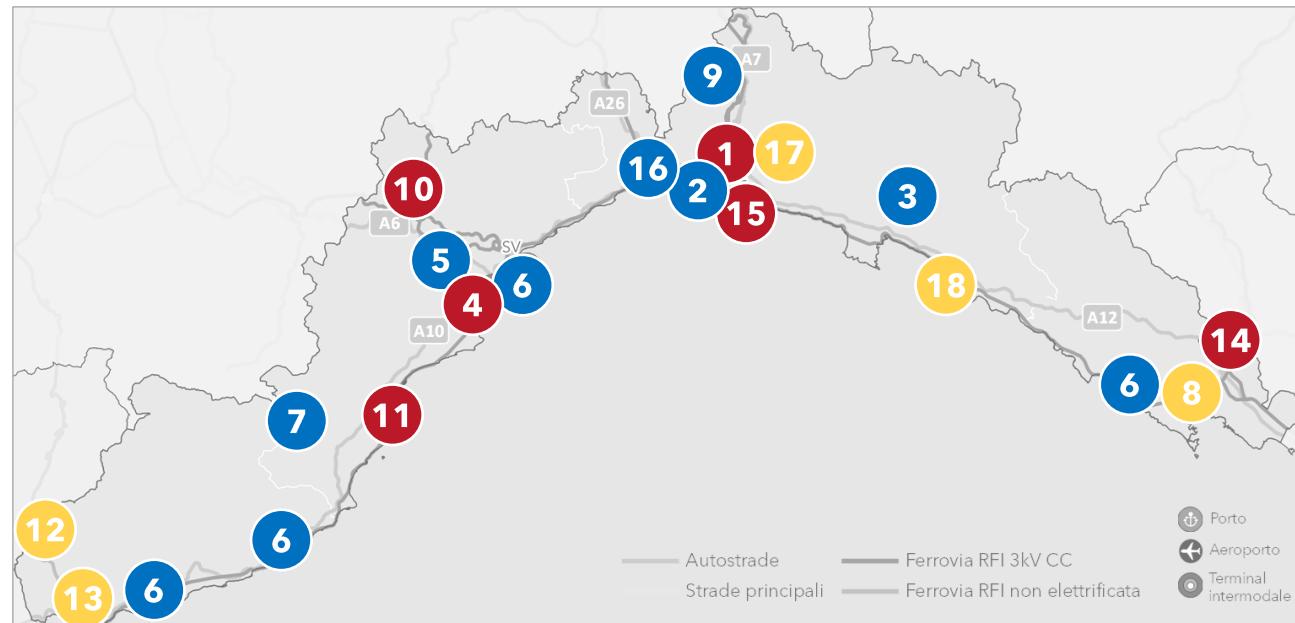
PREMESSA

L'attività di monitoraggio sintetizzata nel Libro bianco si struttura in tre macro attività:

- **Analisi dei progressi** degli interventi riportati nelle edizioni precedenti, con una lettura in chiave semaforica rispetto al rischio (basso, medio, alto) di non realizzabilità dell'intervento.
- Aggiunta di **nuove schede di dettaglio** con opere che offrono una maggiore copertura del territorio regionale e la capacità di cogliere le esigenze specifiche delle diverse aree la cui crescita è tutt'ora condizionata dalle condizioni orografiche. In maniera trasversale ai 4 macro obiettivi individuati, una scheda di dettaglio è dedicata al tema dell'assetto societario e della prossima scadenza della concessione della società che gestisce l'aeroporto di Genova. In quanto unico aeroporto regionale, l'infrastruttura è un asset fondamentale per tutta l'economia ligure.
- Spostamento del focus sull'offerta, intesa come analisi dello stato di avanzamento dei progetti prioritari e delle azioni che i gestori delle infrastrutture stanno mettendo in campo per assicurare il rispetto dei cronoprogrammi. Per questo alcuni interventi sono stati oggetto di ulteriore approfondimento attraverso **incontri tecnico-operativi** con gli enti responsabili della loro realizzazione che hanno avuto luogo nel corso del 2025. Nello specifico i focus riguardano: la Nuova Diga Foranea di Genova, il Tunnel della Val Fontanabuona, la pianificazione degli interventi sulla rete stradale del Ponente ligure, la linea ferroviaria Pontremolese.

PREMESSA

MO	Interventi prioritari	N° rif. mappa
1. Migliorare le connessioni autostradali e della viabilità secondaria	Gronda di Genova	1
	Tunnel Subportuale	2
	Nuovo collegamento stradale costa - entroterra - Tunnel Val Fontanabuona	3
	Realizzazione della bretella Carcare-Predosa	4
	Autostrada dei Fiori: Nuovo tracciato Savona - Altare - Autostrada A6	5
	Interventi SS1 - Varianti all'Aurelia bis	6
	SS28 Variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana	7
	Interventi di potenziamento della rete stradale di La Spezia	8

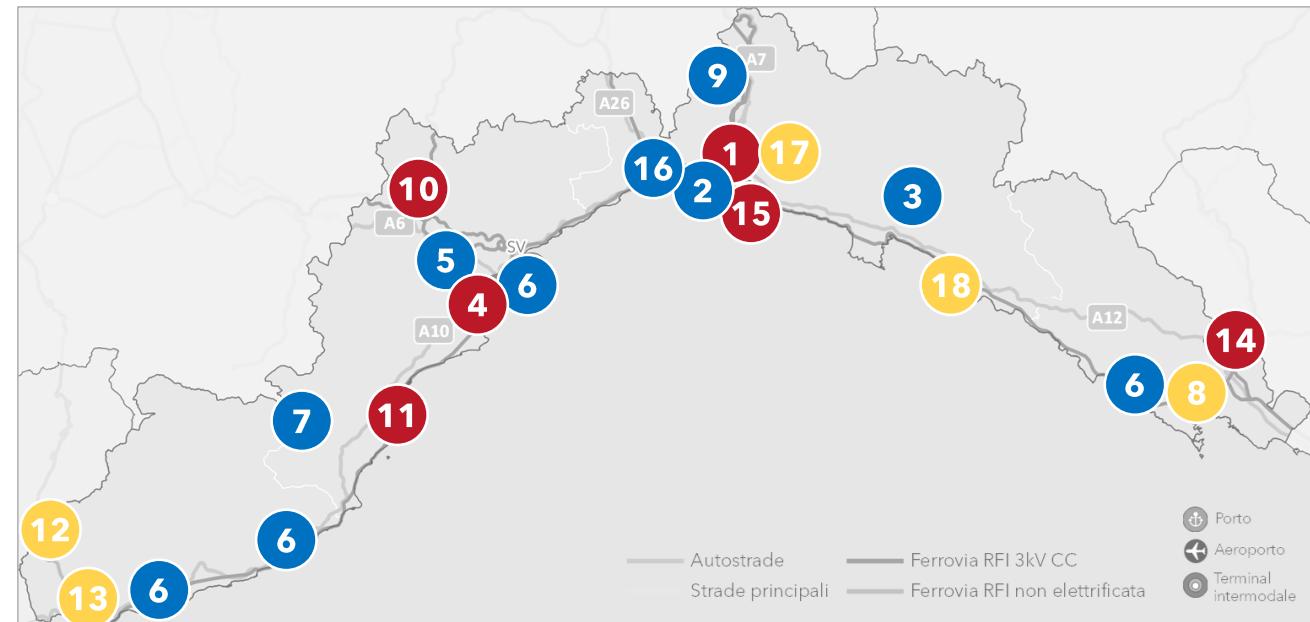


Nota: Nell'elenco non è presente un segno che rimandi al monitoraggio della «governance dell'aeroporto di Genova» dal momento che non si tratta di un intervento di tipo infrastrutturale. Per lo stesso motivo l'intervento non è elencato nelle tabelle successive.

● Priorità individuate nel 2022 ● Priorità individuate nel 2023 ● Priorità individuate nel 2025

PREMESSA

MO	Interventi prioritari	N° rif. mappa
2. Potenziare le connessioni ferroviarie a servizio delle merci e dei passeggeri	Terzo Valico dei Giovi	9
	Potenziamento delle linee merci Savona-Torino e Savona - Alessandria	10
	Completamento del raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	11
	Potenziamento linea ferroviaria Cuneo - Breil - Ventimiglia	12
	Ammodernamento del nodo ferroviario di Ventimiglia	13
	Completamento della linea ferroviaria Pontremolese	14
3. Aumento della competitività dei porti	Nuova Diga Foranea del Porto di Genova	15
	Autoparco: aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto	16
4. Messa in sicurezza del territorio	Scolmatore del Bisagno	17
	Scolmatore del Tigullio	18



Nota: Nell'elenco non è presente un segno che rimandi al monitoraggio della «governance dell'aeroporto di Genova» dal momento che non si tratta di un intervento di tipo infrastrutturale. Per lo stesso motivo l'intervento non è elencato nelle tabelle successive.

● Priorità individuate nel 2022 ● Priorità individuate nel 2023 ● Priorità individuate nel 2025

Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Liguria



LE PRIORITÀ URGENTI: STATO ATTUALE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati SILOS, Anas RFI e altri

Priorità		Stato	Costo (Mln €)	Copertura finanziaria	Fine lavori	Commissario	Criticità		
							P	T	F
A	Gronda di Genova	P	4.775	100	Oltre 2030	-	●	○	○
A	Tunnel Subportuale	L	1000	100%	2029	-	○	○	○
A	Nuovo collegamento stradale costa - entroterra - Tunnel Val Fontanabuona	P	356	100	2032	-	○	○	○
A	Realizzazione della Bretella Carcare - Predosa	P	5.579	-	Oltre 2030	-	○	●	●
A	Nuovo tracciato Savona - Altare - Autostrada A6	S	760	-	2028	-	○	●	●
A	Interventi SS1 Aurelia - Varianti all'Aurelia bis	P	908	20%	2026/n.d.	X	○	○	●
A	SS28 Variante di Pieve di Teco - Ormea con traforo di Valico Armo - Cantarana	P/L	446	1%	Oltre 2030	-	○	●	●
A	Interventi di potenziamento sulla rete stradale di La Spezia	S	540	-	-	-	●	○	○
A	Terzo Valico dei Giovi	L	8.492	95%	Oltre 2026	X	○	○	○

Legenda: «**Stato**» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso; «**Criticità**» Politiche, Tecniche, Finanziarie

LE PRIORITÀ URGENTI: STATO ATTUALE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati SILOS, Anas RFI e altri

Priorità		Stato	Costo (Mln €)	Copertura finanziaria	Fine lavori	Commissario	Criticità		
							P	T	F
	Potenziamento delle linee merci Savona - Torino e Savona - Alessandria	P	120	-	Oltre 2030	-	●	●	●
	Completamento del raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	P	2.576	2%	Oltre 2030	X	●	●	●
	Potenziamento linea ferroviaria Cuneo - Breil - Ventimiglia	S	-	-	-	-	●	●	●
	Nodo ferroviario di Ventimiglia	P/L	7	100%	2027	-	●	●	●
	Completamento raddoppio linea ferroviaria Pontremolese	P	5.300	9%	Oltre 2030	X	●	●	●
	Nuova Diga Foranea di Genova	L	1.300	73%	2027	X	●	●	●
	Nuova Diga Foranea di Vado Ligure	L	87,4	100%	2025	-	●	●	●
	Autoparco: aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto	S	-	-	-	-	●	●	●
	Scolmatore del Bisagno	L	204	100%	2027	-	●	●	●
	Scolmatore del Tigullio	P	-	-	-	-	●	●	●

LE PRIORITÀ URGENTI: EVOLUZIONE

Priorità		Costo [Mln€]			Stato			Fine lavori			Livello di rischio
		2022	2023	2025	2022	2023	2025	2022	2023	2025	
	Gronda di Genova	4.775	4.775	4.775	P	P	P	Oltre 2030	Oltre 2030	Oltre 2030	
	Tunnel Subportuale	-	900	1000	-	P/L	L	-	2030	2029	
	Nuovo collegamento stradale costa - entroterra - Tunnel Val Fontanabuona	-	230	356	-	P/L	P	-	2030	2032	
	Realizzazione della Bretella Carcare - Predosa	5.579	5.579	5.579	S	P	P	Oltre 2030	Oltre 2030	Oltre 2030	
	Nuovo tracciato Savona - Altare - Autostrada A6	-	760	760	-	S	P	-	2028	2028	
	Interventi SS1 Aurelia - Varianti all'Aurelia bis	-	1.079	908	-	P/L	P/L	-	2026/n.d.	2026/n.d.	
	SS28 Variante di Pieve di Teco - Ormea con traforo di Valico Armo - Cantarana	-	340	446	-	P	P	-	Oltre 2030	Oltre 2030	
	Interventi di potenziamento sulla rete stradale di La Spezia	-	-	540	-	-	S	-	-	-	
	Terzo Valico dei Giovi	-	8.492	8.498	-	L	L	-	Oltre 2026	2027	

Legenda: «**Stato**» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso.

Rispetto tempi realizzazione



Rischio ALTO



Rischio MEDIO



Rischio BASSO

LE PRIORITÀ URGENTI: EVOLUZIONE

Priorità	Costo [Mln€]	Stato			Fine lavori			Livello di rischio	
		2022	2023	2025	2022	2023	2025		
Potenziamento delle linee merci Savona - Torino e Savona - Alessandria	120	120	120	P	P	P	Oltre 2030	Oltre 2030	Oltre 2030
Completamento del raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	1.951	2.150	2.567	P	P	P	Oltre 2025	Oltre 2025	Oltre 2030
Potenziamento linea ferroviaria Cuneo - Breil - Ventimiglia	-	-	-	-	-	S	-	-	
Nodo ferroviario di Ventimiglia	-	-	7	-	-	P/L	-	-	2027
Completamento raddoppio linea ferroviaria Pontremolese	2.304	4.137	5.800	P	P	P	n.d.	Oltre 2026	Oltre 2030
Nuova Diga Foranea di Genova	1.300	1.300	1.300	G	L	L	2026	2026	2027
Nuova Diga Foranea di Vado Ligure	-	-	87,4	-	-	L	-	-	2025
Autoparco: aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto	-	-	-	-	S	-	-	-	
Scolmatore del Bisagno	-	-	204	-	-	L	-	-	2027
Scolmatore del Tigullio	-	-	-	-	-	P	-	-	

Legenda: «**Stato**» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso.

Rispetto tempi realizzazione

Rischio ALTO

Rischio MEDIO

Rischio BASSO

Scheda di dettaglio



OPERA GRONDA DI GENOVA (GRONDA DI PONENTE)

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA**

**Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI
STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA**



Fonte: Autostrade per l'Italia

Costo	4.775,20 M€
Copertura	100%
Fine lavori	Oltre 2030
Criticità	Politico
Doc. programmazione	Italia Veloce 2020
Note	-

Descrizione

Il progetto della Gronda autostradale di Genova nasce con l'obiettivo di dotare la città di un'infrastruttura in grado di alleggerire il traffico lungo l'autostrada A10 tra il casello di Genova Ovest (porto di Genova) e l'abitato di Voltri. Il tracciato si sviluppa per 65 km complessivi, di cui l'81% in galleria, si allaccia agli svincoli che delimitano l'area cittadina e alla direttrice che porta alla A26 a Voltri. L'intervento sarà finanziato interamente con un aumento dei pedaggi che sarà attivato in concomitanza con la cantierizzazione. È prevista anche una riqualificazione del tratto interessato della A10 che sarà poi percorribile senza pagamento di pedaggio.

L'opera è stata dichiarata di pubblica utilità e il progetto esecutivo è stato consegnato al ministero competente nel 2018 ed è già in possesso di tutte le autorizzazioni urbanistiche e ambientali. La Gronda è inserita tra le opere invarianti del PRIIMT nello scenario oltre 2030.

Benefici

Tra i benefici che la Gronda porterà alla viabilità di Genova c'è quello della separazione del traffico pesante e di attraversamento da quello cittadino, alleggerendo il tratto della A10. Il risparmio in termini di tempo è stato stimato in circa 3,5 milioni di ore all'anno. La riduzione del traffici sulla A10 permette anche di garantire maggiori standard di sicurezza e minore incidentalità.

Azioni

Nell'ambito degli interventi sulla rete autostradale, dopo l'avvio dei primi tre lotti di lavori propedeutici alla costruzione della Gronda di Genova, è in atto un lavoro di aggiornamento del progetto esecutivo che prevede un adeguamento tecnologico della strada originaria sul modello delle smart road. Rispetto ai 4,7 miliardi di investimento in capo ad ASPI l'ulteriore costo potrebbe essere coperto con fondi ministeriali. La consegna del progetto esecutivo aggiornato è attesa per metà 2024. La durata dei lavori è prevista in 10 anni.

Scheda di dettaglio



OPERA TUNNEL SUBPORTUALE

Rilevanza LOCALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 1 MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA



Costo	1.000 M€
Copertura	100%
Fine lavori	2029
Criticità	–
Doc. programmazione	Accordo di Ristoro del 14.10.2021 tra ASPI, Regione Liguria, Comune di Genova, AdSP Mar Ligure Occidentale, MIMS
Note	–

Descrizione

Il progetto del tunnel Subportuale consiste in una strada di 4,2 km complessivi di cui 3,4 km di tratto sotterraneo. Si prevede la costruzione di due gallerie principali separate, ciascuna ospitante una strada urbana di scorrimento con carreggiata a due corsie di marcia e una di emergenza con altezza minima di 4,80 m e ampiezza di piattaforma pari a 11,25 m. La velocità di progetto all'interno del tunnel sarà di 70 km/h. Il tunnel si collega alla viabilità di Lungomare Canepa e, da questa, attraverso la strada a scorrimento veloce Guido Rossa, al casello autostradale di Genova Aeroporto (A10). Il collegamento con il casello di Genova Ovest (A7) è, invece, garantito attraverso l'allacciamento alla viabilità del nuovo nodo di San Benigno.

Benefici

Il progetto si inserisce nell'ambito della viabilità urbana come alternativa all'attuale sopraelevata, con l'obiettivo è rendere più efficiente il collegamento viario veloce di penetrazione e attraversamento del centro città dal nodo di San Benigno alla Foce, in particolare per deviare i mezzi pesanti che attraversano la città per raggiungere l'area delle riparazioni navali. Inoltre con la realizzazione del parcheggio in prossimità dell'uscita, presso Calata Gadda e con il vicino parcheggio della Marina si riuscirebbe ad ampliare la rete degli spazi di sosta. Una volta entrato in esercizio il Tunnel, potrà contribuire alla riqualificazione del waterfront cittadino, diminuendo i tempi di percorrenza assicurando vantaggi ambientali all'intera cittadinanza.

Azioni

La prima fase dei lavori ha preso avvio a marzo 2024, con le demolizioni nell'area della Lanterna, e si è conclusa a fine anno. A inizio 2025 sono state avviate le attività per lo scavo principale. La fresa meccanica entrerà in funzione a metà 2026. Si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

Scheda di dettaglio

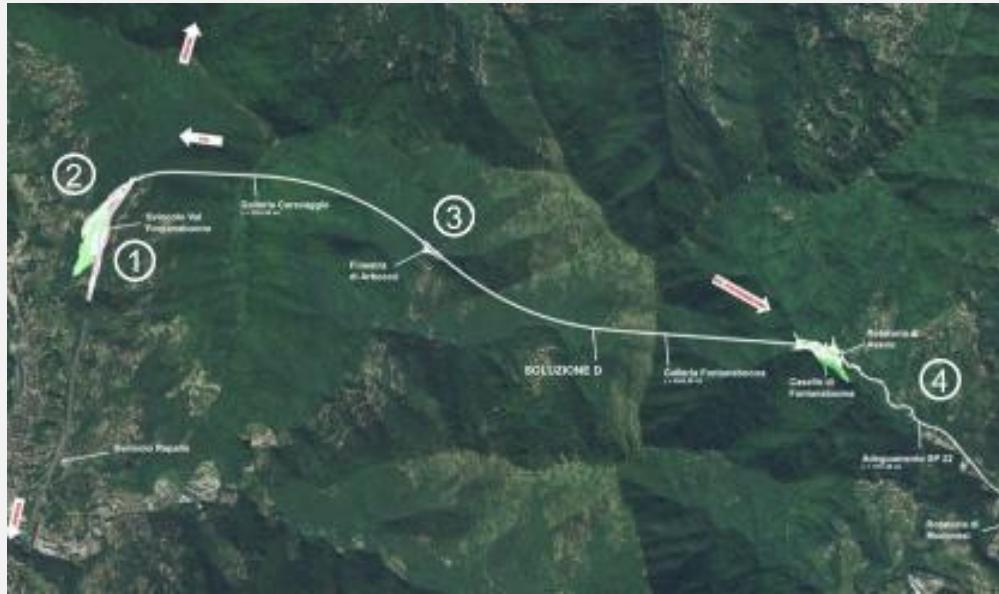


OPERA NUOVO COLLEGAMENTO STRADALE COSTA - ENTROterra - TUNNEL VAL FONTANABUONA

**Rilevanza
Provinciale**

**Stato
Progettazione
Definitiva**

**Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI
STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA**



Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo completo che si innesta sull'Autostrada A12 nel tratto compreso tra le gallerie esistenti con rampe di immissione/uscita sia in direzione Genova sia in direzione Livorno. Il collegamento vero e proprio tra la costa ligure e la Val Fontanabuona sarà una rampa di circa 5,6 km, di cui 4,6 km in sotterraneo attraverso la realizzazione di due gallerie. Nel tratto terminale, in prossimità dell'innesto sulla strada provinciale SP22, è prevista la realizzazione della barriera di esazione. Il progetto prevede inoltre l'intervento di adeguamento della SP22 tra il punto di intersezione con la rampa principale e la SP225 in corrispondenza dell'abitato di Moconesi. In corrispondenza delle due intersezioni è prevista la realizzazione di due rotatorie e la realizzazione di un nuovo ponte per l'attraversamento del Torrente Lavagna.

Benefici

L'intervento nasce dall'esigenza di creare un collegamento diretto tra la Val Fontanabuona e la costa ligure, finalizzato a ridurre tempi e costi di percorrenza della popolazione pendolare gravitante sulla costa, migliorare l'accessibilità ai servizi alla persona e favorire lo sviluppo economico di tutta l'area. Secondo le stime fatte da ASPI il risparmio di tempo di viaggio tra la costa e la valle sarà di oltre 1 milione di ore/anno.

Azioni

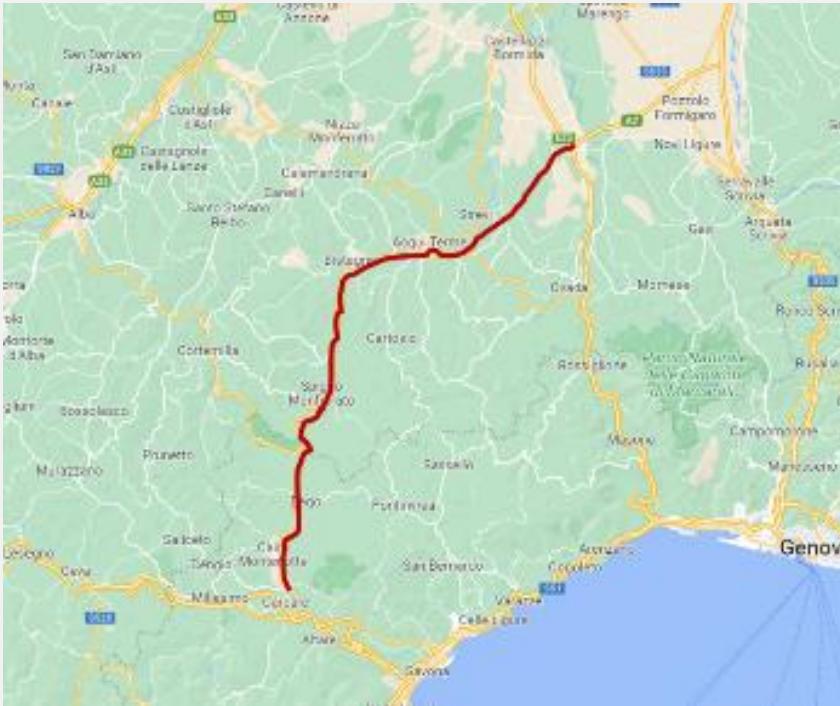
A gennaio 2025 è arrivato l'esito positivo con prescrizioni della Valutazione d'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente. A giugno il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole con prescrizioni. I primi cantieri sono previsti nella primavera 2026. I lavori dureranno circa 6 anni.



Incontro tecnico-operativo 23/01/2025 (cfr. Focus)



OPERA
REALIZZAZIONE DELLA BRETELLA CARCARE-PREDOSA



Costo	5.579,0 m€
Copertura	—
Fine lavori	Oltre 2030
Criticità	Progettuale, Finanziaria
Doc. programmazione	PRIIMT Liguria
Note	—

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA**

**Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI
STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA**

Descrizione

Il percorso della bretella autostradale sarà realizzato in galleria per 45 chilometri (69% del totale), per cinque chilometri su viadotto (13%) e per 14 chilometri su rilevato (18%). Il tracciato attraverserà comuni di Altare, Cairo Montenotte, Spigno, Montechiaro.

Nel PRIIMT della Liguria è inserito l'intervento finalizzato al potenziamento della rete autostradale «nuova tratta autostradale Borghetto S. Spirito-Carcare-Predosa» con tempi di completamento oltre il 2030.

Nel Silos Infrastrutture l'intervento è accorpato nel progetto unitario tratta autostradale Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo e Carcare-Predosa.

Benefici

La realizzazione della tratta autostradale Carcare-Predosa fornirà una viabilità alternativa per collegare in modo efficiente il Ponente con il resto del Nord-Ovest e con la Francia, alleggerendo la rete autostradale attuale in particolare la A10 e il nodo di Genova dal traffico turistico e dei mezzi commerciali.

L'opera è avversata da alcune comunità locali, che lamentano l'alto impatto ambientale, economico e sociale della bretella che attraverserà un territorio di valore agricolo-forestale e turistico.

Azioni

L'inserimento del progetto nel Piano Territoriale Regionale contribuirà ad abbreviare l'iter di realizzazione. Si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

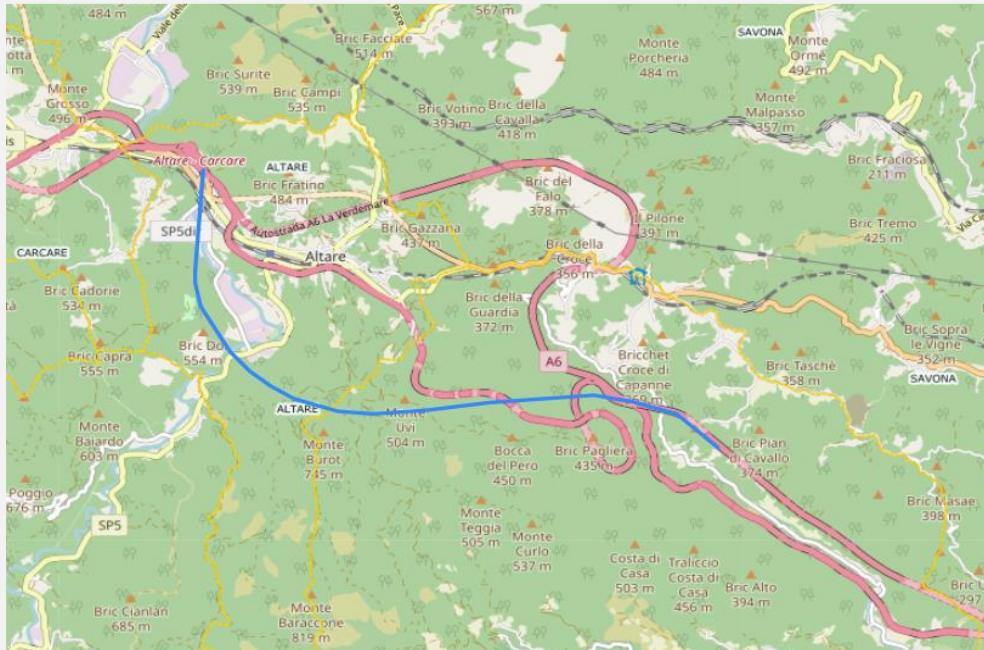


OPERA
AUTOSTRADA DEI FIORI: NUOVO TRACCIATO
SAVONA - ALTARE - AUTOSTRADA A6

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
PROGETTAZIONE**

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI
STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA



Costo	760 M€
Copertura	—
Fine lavori	2028
Criticità	Finanziaria, Tecnica
Doc. programmazione	PRIIMT Liguria
Note	—

Descrizione

Il progetto consiste nella costruzione di un tracciato ex novo di circa 7 km (6,8 km in direzione sud e 7,2 km in direzione nord) in variante dell'attuale tratto della A6 tra il casello di Altare e l'innesto con l'autostrada nei pressi dell'imbocco della galleria Vaneusa. La tratta autostradale esistente si presenta piuttosto tortuosa e conta complessivamente 40 viadotti e 15 gallerie non più rispondenti ai moderni requisiti e con limiti alla circolazione dei mezzi pesanti. Con il nuovo tracciato sarà possibile una riduzione della tortuosità, delle pendenze e un allargamento delle curve. Sono previsti 6 viadotti e 4 gallerie.

Il costo a preventivo è di 760 milioni di cui 420 necessari allo scavo e attrezzaggio delle gallerie.

Benefici

Il nuovo tracciato dovrebbe rendere più scorrevole, veloce e sicuro il tratto appenninico dell'autostrada fra Altare e Savona.

Azioni

Il progetto di fattibilità, proposto dal concessionario Autostrada dei Fiori, è al vaglio del Ministero, sostenuto da una valutazione costi/benefici positiva. L'obiettivo è concludere l'opera entro fine 2028.

Il progetto è inserito tra le varianti di piano del PPRIIMT della Liguria



Incontro tecnico-operativo 11/09/2025 (cfr. Focus)

Scheda di dettaglio



Rilevanza REGIONALE	Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE/LAVORI IN CORSO	Macro obiettivo 1 MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA
---------------------	---	--



Costo	907,9 m€
Copertura	20%
Fine lavori	2026/n.d.
Criticità	Finanziaria
Doc. programmazione	Contratto di Programma 2021-2025 tra MIT e Anas sottoscritto in data 24/09/2024
Note	Opera commissariata (DPCM 05.08.2021)

Descrizione

Si tratta di un progetto complesso che riguarda un insieme di interventi volti a migliorare l'accessibilità alla SS1 Aurelia e alla Aurelia bis. Data la complessità, il progetto è stato commissariato con il DPCM 05.08.21 e inserito tra le opere finanziate con fondi PNRR. Gli interventi commissariati riguardano:

- Variante hub portuale di Savona: completamento tratto torrente Letimbro - Albisola Superiore; Tratto Savona torrente Letimbro - Savona casello autostradale. Il costo residuo dell'intervento è pari a 92,165 milioni di euro, la fine di lavori è stimata entro il 2026;
- Variante hub portuale di La Spezia: riguarda il 3° lotto della Viabilità di accesso all'Hub portuale di La Spezia - interconnessione tra i caselli della A12 e il porto di La Spezia, per circa 4 km complessivi. I lavori in corso riguardano lo stralcio funzionale B per un costo di 51,039 finanziati con risorse PNRR
- Variante dell'abitato di Imperia che consente l'interconnessione con la SS28. Il costo stimato è di circa 919 milioni di euro e il progetto è allo stadio progettazione definitiva;
- Variante di Sanremo che si sviluppa dallo svincolo Sanremo Centro (in connessione con l'attuale Aurelia bis) fino alla costa, dove si collega alla SS1 Aurelia esistente in corrispondenza della Cava Cangiotti. Il progetto è nella fase di studio di fattibilità. Le risorse preventivate ammontano a 150 milioni di euro.

Benefici

Gli interventi in oggetto hanno lo scopo di aumentare i livelli di accessibilità delle località costiere, migliorando i collegamenti con la rete viaria nazionale a lunga percorrenza.

Azioni

Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

Scheda di dettaglio



OPERA

SS28 VARIANTE DI PIEVE DI TECO - ORMEA CON TRAFORO DI VALICO ARMO - CANTARANA



Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI
STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA

Descrizione

L'adeguamento della SS 28 prevede più interventi di cui due deliberati dal CIPE. In particolare, la variante tra Pieve di Teco (IM) e Ormea (CN), con traforo di valico Armo-Cantarana, permette un percorso alternativo all'autostrada Savona - Torino e all'autostrada dei Fiori. Si tratta di una strada extraurbana secondaria di categoria C1 con 2 corsie di 3,75 m e banchine di 1,50 m che ha uno sviluppo complessivo di circa 9,296 km con quattro gallerie per un totale di m 6.362, tre viadotti e tre svincoli.

La maggior parte della sua estensione è nel territorio ligure, mentre in Piemonte ricade la sola porzione di tracciato tra lo sbocco del traforo Armo-Cantarana e l'innesto finale sulla sede esistente della SS 28.

Benefici

L'infrastruttura in oggetto è di importanza strategica perché assicura, insieme alla variante all'abitato di Imperia della SS1 Aurelia bis, un collegamento diretto tra il basso Piemonte e le sue industrie e il porto d'Imperia. Il traforo permetterebbe di ridurre il dislivello del tracciato esistente da 662 m a 370 m con una riduzione dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti, senza attraversare centri abitati.

Azioni

Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE nel 2004. Fino al 2018 nel SILOS Infrastrutture risulta disponibile il progetto definitivo con un costo di 322 milioni di euro. Nelle edizioni successive del CdP Anas, il progetto viene inserito tra le opere per le quali è previsto il finanziamento della progettazione, ma non nella programmazione.

IL PRIIMT Liguria ha inserito il progetto tra le varianti di Piano con un orizzonte temporale oltre il 2030 con un costo di 340,2M€. A dicembre del 2023 il traforo dell'Armo-Cantarana è stato inserito dalle Regioni Piemonte e Liguria tra le priorità della programmazione presentate ad ANAS.

Il Decreto Infrastrutture (L. n. 105/25) inserisce l'opera tra quelle che Anas è autorizzata a sviluppare in via prioritaria.

Costo 446,028 M€

Copertura 1%

Fine lavori Oltre 2030

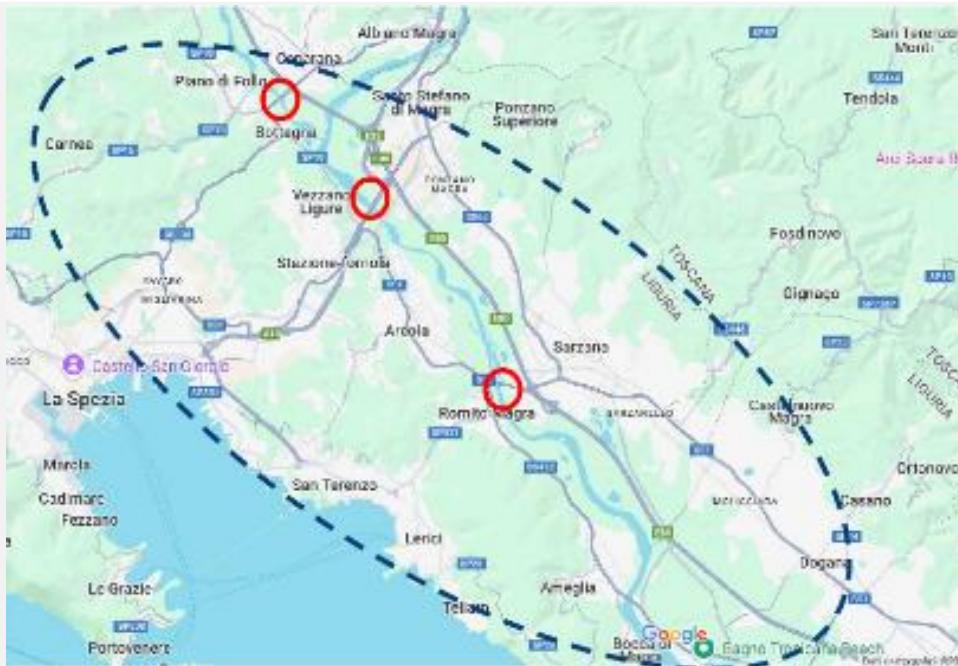
Criticità Finanziaria, Tecnica

Doc. programmazione PRIIMT Liguria

Note –



OPERA POTENZIAMENTO DELLA RETE STRADALE DI LA SPEZIA



Costo	540 M€
Copertura	–
Fine lavori	–
Criticità	Politica
Doc. programmazione	–
Note	–

**Rilevanza
PROVINCIALE**

**Stato
NUOVA PROPOSTA**

**Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI
STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA**

Descrizione

Il territorio di La Spezia presenta molti elementi di fragilità dovuti per la gran parte alla mancanza di una viabilità efficiente alternativa alla rete principale costituita dal raccordo La Spezia - Santo Stefano di Magra. È allo studio una proposta progettuale per la realizzazione di un sistema viario composto da:

- Superstrada del Golfo: una superstrada di categoria C1, di lunghezza 4,8 km, comprendente due gallerie e un viadotto lungo 220 m;
- Variante della Cisa: con un tracciato di categoria C1, lungo 4,3 km, 3 rotatorie, 6 svincoli di raccordo con la viabilità esistente e un viadotto lungo 550 m;
- Bypass di Santo Stefano Magra: con un tracciato della lunghezza di 1,7 km, di categoria C1, completato da 2 rotatorie e un viadotto di 660 m.

Le nuove infrastrutture sarebbero complementari ai lavori di potenziamento dell'Aurelia bis in capo ad Anas.

L'investimento previsto è di 540 milioni di euro.

Benefici

Lo studio ha l'obiettivo di proporre soluzioni di viabilità alternativa nel caso interruzione totale o parziale del raccordo La spezia - Santo Stefano di Magra. Il principale beneficio sarà garantire continuità operativa al porto e alle imprese in caso di interruzioni del raccordo. In situazioni ordinarie la nuova viabilità potrebbe contribuire a: decongestionare la tratta Santo Stefano di Magra - La Spezia e la redistribuzione del traffico; ridurre i tempi di percorrenza verso le aree industriali della provincia; separare il traffico pesante da quello leggero.

Azioni

I promotori hanno avviato l'iter con Regione Liguria per l'inserimento di tale proposte progettuali nel PRIIMT.

Scheda di dettaglio



OPERA TERZO VALICO DEI GIOVI



Costo	8.498,0 M€
Copertura	100% (3.614 M€ PNRR)
Fine lavori	2027
Criticità	—
Doc. programmazione	PNRR
Note	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)

**Rilevanza
NAZIONALE**

**Stato
LAVORI IN CORSO**

**Macro obiettivo 2
POTENZIARE LE CONNESSIONI
FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI**

Descrizione

L'intervento per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi è inserito nel più ampio Progetto Unico che riunisce tre progetti, linea «AV/AC Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi», «Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole», «Potenziamento Genova-Campasso», per conseguire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova. Il costo dell'intero progetto è di 10.623 milioni di euro di cui 8.492 milioni di euro relativi al Progetto del Terzo Valico, 1.513 milioni di euro per il Progetto del Nodo di Genova e 414 milioni di euro per il Potenziamento di Genova Campasso.

La nuova linea ha uno sviluppo complessivo di 53 km di cui 36 in galleria ed è collegata alla linea esistente attraverso interconnessioni lunghe complessivamente 12 km. La linea parte dal nodo di Genova e attraversa le province di Genova e Alessandria sviluppandosi lungo la direttrice Genova - Milano, fino a Tortona, e lungo la direttrice Alessandria - Torino, fino a Novi Ligure. Quindi si innesta sulle linee esistenti di collegamento con Milano e Torino. Il progetto è suddiviso in 6 lotti costruttivi. A gennaio 2024 sono stati inaugurati i primi 8,5 km della nuova linea tra Tortona e Novi Ligure.

Benefici

La nuova linea permetterà ai treni di viaggiare a una velocità massima di 250 km/h. Il collegamento offrirà alle merci provenienti dal porto di Genova un percorso preferenziale separato dalle linee dei collegamenti ferroviari locali per raggiungere i mercati del Centro-Nord Europa e il porto di Rotterdam.

Azioni

I lavori di scavo risultano completati per il 90%. Nel corso dell'anno sono emerse, tuttavia, alcune difficoltà legate alle sfavorevoli condizioni geologiche in alcuni tratti e alla presenza di elevate concentrazioni di gas, che potrebbero far slittare il termine dei lavori. Sono invece sostanzialmente terminati gli scavi delle gallerie per il potenziamento del nodo ferroviario di Genova, opera complementare al Terzo Valico.

Scheda di dettaglio



Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 2
POTENZIARE LE CONNESSIONI
FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI



Costo	120 M€
Copertura	n.d.
Fine lavori	Oltre 2030
Criticità	Tecnica, Finanziaria
Doc. programmazione	PRIIMT Liguria
Note	-

Descrizione

Il potenziamento delle linee ferroviarie che collegano Savona con il basso Piemonte si inserisce in una strategia di sviluppo di una viabilità alternativa e a basso impatto ambientale per i crescenti traffici del porto di Savona-Vado. Le due linee sono collocate su una direttrice fondamentale rispetto allo sviluppo delle reti europee di trasporto. Inoltre, collegano territori sedi di importanti infrastrutture per l'intermodalità, come l'interporto di Orbassano, il CIM di Novara, il terminal intermodale di Alessandria, oggetto di un importante piano di sviluppo.

A maggio 2022 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra le regioni Piemonte e Liguria, RFI e AdSP del Mar Ligure Occidentale per riqualificare la linea nel tratto tra Fossano e San Giuseppe di Cairo e adeguarla al servizio merci. I primi interventi interessano la sezione piemontese tra Trofarello e Fossano.

Il PRIIMT della Liguria riporta il potenziamento ferroviario San Giuseppe di Cairo tra gli interventi per completare e potenziare i raccordi portuali con un costo di 120 milioni di euro e un orizzonte temporale oltre il 2030.

Benefici

L'incremento della capacità di trasporto merci della linea ferroviaria Torino - Fossano - Savona e il raddoppio del binario tra Savona e San Giuseppe di Cairo sono un tassello importante nello scenario di sviluppo dei traffici portuali e di potenziamento delle infrastrutture europee. I lavori avranno l'effetto di incrementare la capacità della linea aumentando il peso massimo consentito al fine assorbire l'aumento del traffico portuale previsto nei prossimi anni.

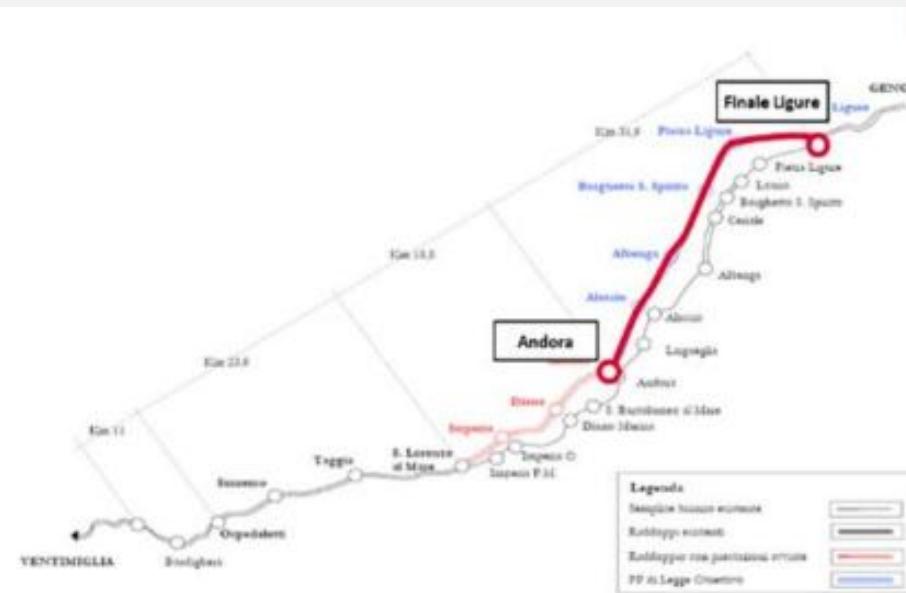
Azioni

L'intervento è stato valutato tra i più urgenti dalle imprese della Liguria non solo per agevolare le connessioni tra il porto di Savona e le aree retroportuali ma anche per fornire un'alternativa sostenibile al traffico portuale che attualmente si immette su strada.

Scheda di dettaglio



OPERA COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO LINEA GENOVA - VENTIMIGLIA: TRATTA ANDORA FINALE LIGURE



Costo	2.567
Copertura	2%
Fine lavori	Oltre 2030
Criticità	Finanziaria
Doc. programmazione	Italia Veloce
Note	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTAZIONE DEFINITIVA

Macro obiettivo 2

POTENZIARE LE CONNESSIONI FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI

Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora - Finale dell'estesa di km 31,4, di cui 25 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nel progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure, a completamento dei tratti già raddoppiati in passato. È previsto anche un incremento di velocità a 200 km/h. Per garantire tempi rapidi di attuazione l'intervento è stato recepito nel PNRR e sottoposto a commissariamento a inizio 2021.

Nel PRIIMT della Liguria è inserito un intervento per l'upgrading tecnologico della linea Genova - Ventimiglia e adeguamento delle sagome delle gallerie ferroviarie, per un importo di 199 milioni di euro.

Benefic

Il completamento del raddoppio avrà effetti positivi sul traffico di pendolari, studenti e lavoratori, e sui flussi turistici soprattutto nei periodi di picco estivo. Il progetto prevede l'adeguamento prestazionale (sagoma e peso assiale) e l'incremento dei livelli di sicurezza. Una volta in esercizio sarà possibile spostare su ferrovia parte del traffico che attualmente utilizza l'infrastruttura stradale.

Azioni

Il Regolamento Ue 2021/1153 che prevede l'allineamento dei corridoi della rete centrale e delle relative sezioni individuate in via preliminare inserisce la tratta nel Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T.

Il Commissario straordinario, con Ordinanza n. 23 del 29 luglio 2024, ha disposto l'avvio della procedura di approvazione del progetto definitivo dell'opera "Completamento del raddoppio della Linea Genova - Ventimiglia: tratta Finale Ligure - Andora".

L'8 settembre 2025 RFI ha avviato la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo. Il termine entro cui gli enti territoriali competenti dovranno far pervenire osservazioni e contributi specifici è il 4 novembre.

Scheda di dettaglio

	OPERA POTENZIAMENTO LINEA FERROVIARIA CUNEO - BREIL - VENTIMIGLIA	Rilevanza INTERNAZIONALE	Stato STUDIO DI FATTIBILITÀ	Macro obiettivo 2 POTENZIARE LE CONNESSIONI FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI
	<p>Descrizione La linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, conosciuta anche come la "Ferrovia delle Meraviglie", è una linea ferroviaria internazionale che collega Cuneo a Ventimiglia, attraversando un tratto di territorio francese. Negli ultimi anni la linea ha subito diverse interruzioni a causa di frane e smottamenti, che hanno evidenziato la necessità di interventi di manutenzione e potenziamento. I progetti allo studio propongono diverse soluzioni tra cui varianti di tracciato per evitare le zone più a rischio frane e l'ammodernamento delle stazioni. Tale attività presenta diverse sfide, tra cui i costi elevati, la complessità degli interventi e la necessità di coordinamento tra Italia e Francia. Tuttavia, rappresenta anche un'opportunità importante per migliorare la mobilità, ridurre l'isolamento di alcune comunità e valorizzare il patrimonio storico e ambientale del territorio.</p>			
<p>Costo –</p> <p>Copertura –</p> <p>Fine lavori –</p> <p>Criticità Politica, tecnica</p> <p>Doc. programmazione –</p> <p>Note –</p>	<p>Benefici La linea Cuneo-Breil-Ventimiglia è importante sia a livello locale, in quanto serve diverse comunità della Valle Roya e dell'entroterra ligure, sia a livello internazionale, in quanto rappresenta un collegamento transfrontaliero tra Italia e Francia. La sua valorizzazione può contribuire a promuovere il turismo, il commercio e lo sviluppo economico delle aree interessate.</p> <p>Azioni La linea ferroviaria Fossano-Cuneo-confine francese fino a Ventimiglia è stata inserita nella rete globale TEN-T. Il 9 gennaio 2025 la Camera dei Deputati ha approvato la nuova convenzione tra Italia e Francia per la manutenzione ordinaria e l'utilizzo del tratto francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia. Il testo prevede che i costi di manutenzione e utilizzo saranno ripartiti proporzionalmente al numero dei servizi organizzati da ciascuno dei due paesi. La convenzione è in attesa di approvazione al Senato.</p>			

Scheda di dettaglio



Rilevanza Internazionale	Stato In Progettazione / Lavori in Corso	Macro obiettivo 2 POTENZIARE LE CONNESSIONI FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI
--------------------------	--	---



Costo	7 m€
Copertura	100%
Fine lavori	2027
Criticità	–
Doc. programmazione	–
Note	–

Descrizione

La stazione di Ventimiglia è il punto di raccordo tra la rete ferroviaria italiana e quella francese. Ad essa fanno capo la linea Genova-Ventimiglia, parzialmente a doppio binario, la linea Marsiglia -Ventimiglia, a doppio binario, la linea Cuneo-Breil-Ventimiglia, a binario singolo, e la linea merci, Ventimiglia-Parco Roja, in disuso. La principale criticità per i convogli che attraversano il confine è data dai differenti sistemi elettrici delle reti. La rete francese utilizza una tensione di 25 kV in corrente alternata, mentre l'italiana utilizza 3 kV in corrente continua. Per accordo tra i gestori ferroviari, il piazzale della stazione è alimentato con un sistema a corrente continua a 1,5kV che permette l'interoperabilità tra treni francesi e italiani, però con una riduzione dei servizi a bordo. Ad oggi solo i treni più moderni (Frecciarossa e TGV) sono in grado di supportare le diverse tensioni, mentre i treni regionali Pop e Rock non possono funzionare con una tensione diversa da 3kV, per questo i treni passeggeri internazionali sono costretti al cambio di locomotore. Per quanto riguarda il trasporto delle merci il nodo ferroviario non è in grado di accogliere i treni 2.300 tonnellate in arrivo dalla Francia che devono essere spezzati, inoltre il Principato di Monaco si oppone al transito notturno dei convogli merci a causa del rumore.

Benefici

L'implementazione dell'ERTMS su tutta la linea costiera italo/francese consentirà un maggior numero di tracce diurne per cui parte dei problemi legati al trasporto merci dovrebbe essere superata. Lato passeggeri la modernizzazione del corridoio Marsiglia-Genova è un'opportunità per garantire un trasporto ferroviario transfrontaliero senza soluzione di continuità.

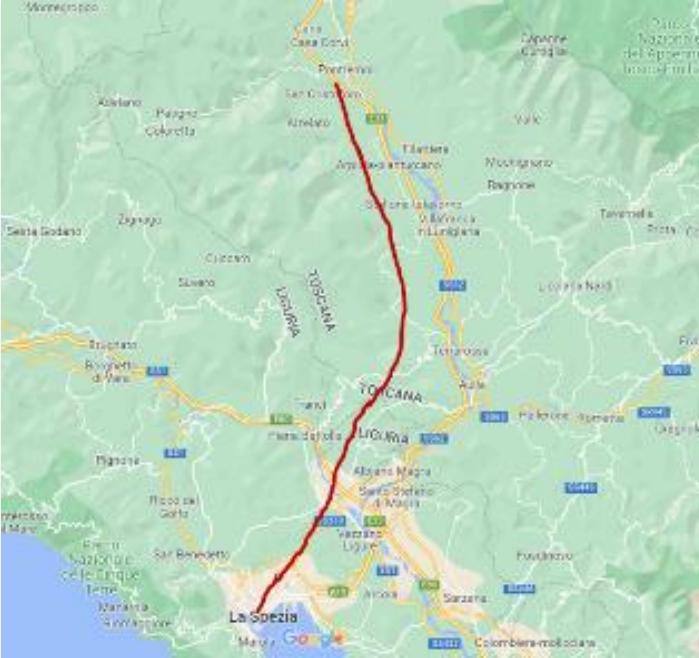
Azioni

RFI ha avviato l'adeguamento del sistema di tensione elettrica della stazione di Ventimiglia che consentirà l'arrivo dei treni regionali. L'intervento ha un costo di 7 M€ di cui 4,5 a carico della Regione Liguria. Il termine dei lavori è previsto entro il 2027.

Scheda di dettaglio



OPERA COMPLETAMENTO RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA PONTREMOLESE



Costo	486,4 M€ 1 ^a fase 5.300 M€ 2 ^a fase
Copertura	9%
Fine lavori	Oltre 2030
Criticità	Tecniche, finanziarie
Doc. programmazione	RFI CdP 2022-2026
Note	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)

**Rilevanza
SOVRAREGIONALE**

**Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA**

**Macro obiettivo 2
POTENZIARE LE CONNESSIONI
FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI**

Descrizione

Il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese ha l'obiettivo di realizzare una linea a doppio binario, di collegamento tra la pianura Padana e l'Europa Centrale, tra le regioni Toscana, Liguria ed Emilia-Romagna e in particolare i porti di Livorno e La Spezia.

L'intervento non riguarda il territorio della Liguria dal momento che le tratte regionali e alcune in Toscana ed Emilia-Romagna sono già state realizzate. Il progetto di completamento della linea prevede due fasi funzionali: 1^a fase - adeguamento piano del ferro e realizzazione nuovo apparato stazione di Parma per la fluidificazione dei traffici e raddoppio tratte Parma-Vicofertile-Osteriazzza; 2^a fase - tratta Berceto-Chiesaccia, di completamento del raddoppio dell'intero itinerario.

Benefici

Il completamento del raddoppio della linea velocizzerà i collegamenti tra i porti di La Spezia e della Toscana con la pianura padana per il trasferimento delle merci. Verranno garantiti collegamenti più rapidi anche per i passeggeri, con ricadute positive sul turismo. A questi benefici si aggiungerebbero anche i vantaggi ambientali derivanti dallo spostamento di flussi di persone e merci dalla strada alla ferrovia.

Azioni

L'intervento "Completamento raddoppio Pontremolese" è stato inserito nell'elenco 1 delle opere ex art. 4, DL 32/2019, tra le "Infrastrutture ferroviarie", con un costo stimato di 2.304 milioni. RFI ha avviato uno studio di massima per la rivalutazione dell'intero CVI dei lotti funzionali e per la valutazione trasportistica e ambientale.



Incontro tecnico-operativo 28/07/2025 (cfr. Focus)

Scheda di dettaglio



OPERA NUOVA DIGA FORANEA DI GENOVA



Fonte: Webuild

Costo	1.300
Copertura	73%
Fine lavori	2027
Criticità	–
Doc. programmazione	PNRR
Note	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)

Rilevanza LOCALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 3 AUMENTARE LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI

Descrizione

La nuova Diga foranea è progettata per consentire al Porto di Genova di ospitare in sicurezza navi più grandi, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti, e adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova imboccatura di circa 300 metri, un lungo canale di accesso di circa 2,8 km per realizzare un cerchio di evoluzione teorico di circa 800 m. Un volta completata l'opera il porto potrà accogliere navi portacontainer fino a 22 mila TEU.

La fase A riguarda l'evento più a levante e comporta la demolizione dell'esistente, la realizzazione di circa 4 km di opera. Ha un costo di 950 milioni di cui 250 milioni a carico dell'Autorità Portuale e 700 milioni a valere sui fondi PNRR. La Fase B comporta una realizzazione di circa 2,2 km di diga.

Nei mesi di gennaio e febbraio 2021 si è tenuto il dibattito pubblico che ha permesso di scegliere la soluzione progettuale più idonea. I lavori sono iniziati ufficialmente nel 2024 dopo la conclusione della conferenza dei servizi

Benefici

La Diga Foranea ha la funzione di creare una nuova configurazione degli accessi portuali che garantisca i transiti e le manovre delle navi di ultima generazione in totale sicurezza, una migliore protezione dei bacini interni dalle mareggiate e da possibili cambiamenti climatici, e una più razionale separazione fra traffico commerciale e passeggeri, riparazioni navali e area nautica da diporto.

Azioni

Nel corso dell'esecuzione dei lavori della fase A è stata studiata e approvata una variante del layout, che consentirà di avviare in parallelo la fase B. Questo comporterà un risparmio di circa 2 anni nei tempi di realizzazione.

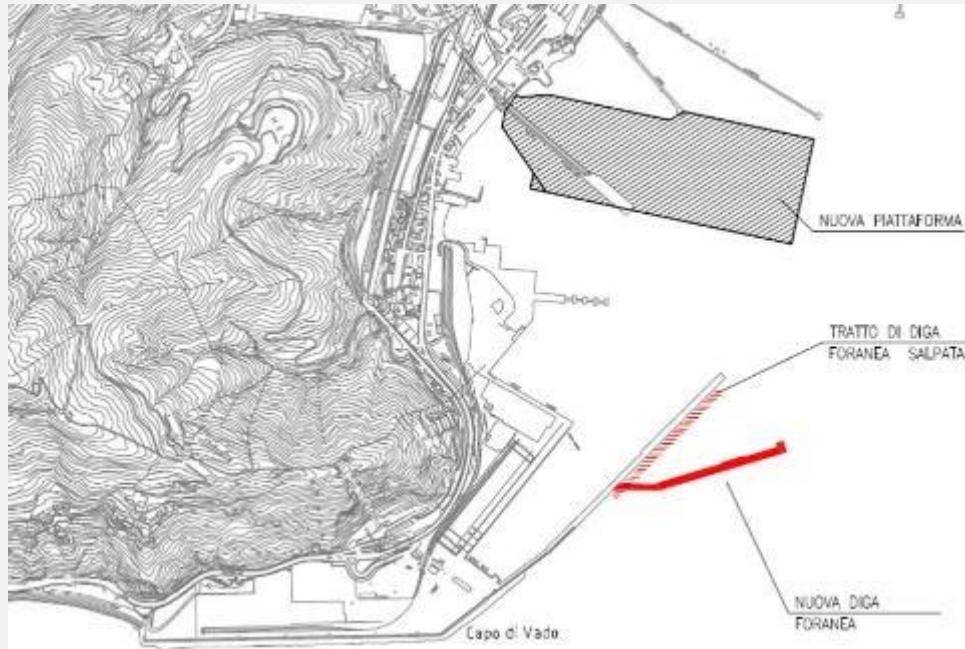


Incontro tecnico-operativo 23/01/2025 (cfr. Focus)

Scheda di dettaglio



OPERA NUOVA DIGA FORANEA DI VADO LIGURE



Costo	87,4 M€
Copertura	100%
Fine lavori	2025
Criticità	–
Doc. programmazione	–
Note	–

Rilevanza LOCALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 3 AUMENTARE LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI

Descrizione

La realizzazione della nuova diga di Vado Ligure ha lo scopo di proteggere il bacino portuale e di migliorare l'accessibilità marittima. La prima fase prevede lo sviluppo per circa 450 metri dell'opera foranea tramite il riutilizzo dei cassoni rimossi dalla vecchia infrastruttura, con l'aggiunta di ulteriori 4 cassoni da realizzarsi ex-novo. L'intervento insisterà su fondali con profondità variabile da 35 a 49 metri e consentirà di aumentare di circa 150 metri la larghezza in corrispondenza dell'imboccatura, migliorando la sicurezza e agevolando le manovre di accosto alla Piattaforma Multipurpose e ai vicini terminal traghetti/RoRo.

I lavori sono iniziati nel 2021 e la conclusione è prevista a dicembre 2025. Il piano di lavoro è stato strutturato per agire su più fronti contemporaneamente per riutilizzare i materiali di risulta per la costruzione del basamento. Nel porto è attivo "Dario", l'impianto di prefabbricazione galleggiante di Fincosit.

Benefici

L'infrastruttura è strategica per il potenziamento del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. L'opera è collocata più al largo rispetto alla diga esistente, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità nautica e garantire maggiore sicurezza alle operazioni portuali.

Azioni

La realizzazione della nuova diga di Vado Ligure si distingue per l'attenzione posta ai principi dell'economia circolare. Infatti, i materiali di recupero opportunamente trattati e i cassoni recuperati verranno riutilizzati per ulteriori lavorazioni.

Scheda di dettaglio

	OPERA AUTOPARCO: AREE DI SOSTA ATTREZZATE PER L'AUTOTRASPORTO
--	--



Rilevanza Locale	Stato Nuova Proposta	Macro obiettivo 3 AUMENTARE LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI
Descrizione		
L'esigenza di avere aree di sosta sicure e attrezzate per i camion diretti al porto di Genova ha origine più che ventennale, come effetto dell'aumento dei traffici portuali. Attualmente sono circa 5.000 mezzi pesanti che ogni giorno attraversano i varchi portuali. A questo flusso di mezzi pesanti sono legate diverse criticità che riguardano soprattutto il sottodimensionamento delle aree di sosta per i tir in attesa di accedere al terminal. Nel 2022 l'Autorità portuale ha realizzato un ampliamento dell'autoparco di Sestri Ponente su una superficie di 6.000 m ² . Le associazioni di autotrasporto liguri hanno stimato in circa 800 stalli il fabbisogno da colmare. Negli anni sono state fatte ipotesi di localizzazione di autoparco spesso abbandonate per insostenibilità finanziaria. Gli operatori hanno più volte manifestato l'interesse per l'area ex ILVA di Cornigliano che consentirebbe la sosta di circa 1.000 veicoli giornalieri. L'avvio previsto di nuovi cantieri per interventi che interessano il bacino portuale e per la realizzazione della Gronda mette a serio rischio oltre 400 degli stalli esistenti.		
Benefici		
La disponibilità di aree di sosta per i tir incide sulla congestione e sulla sicurezza delle strade nell'area circostante il porto di Genova, caratterizzata da una forte commistione tra traffico privato e commerciale. Inoltre, permette di fornire servizi agli autisti migliorandone le condizioni di lavoro.		
Azioni		
Nel 2012 la Camera di commercio di Genova ha presentato uno studio sulla prefattibilità di un autoparco a Genova. Lo studio aveva individuato l'area di Cornigliano come adatta alla realizzazione di un autoparco grazie all'ottima accessibilità alla rete autostradale e all'area portuale. La configurazione dell'autoparco era stata delineata sul modello delle aree di sosta attrezzate con servizi per gli autisti e per i mezzi attive all'estero. In collaborazione con le categorie dell'autotrasporto e dell'AdSP e delle istituzioni competenti si potrebbe creare un tavolo di lavoro finalizzato all'adeguamento del progetto e all'attualizzazione dei costi, che tenga conto dell'innovazione tecnologica e degli orientamenti comunitari in tema di sicurezza stradale e transizione green.		
Costo	–	
Copertura	–	
Fine lavori	–	
Criticità	Politica, tecnica, finanziaria	
Doc. programmazione	–	
Note	–	

Scheda di dettaglio



OPERA SCOLMATORE DEL BISAGNO



Rilevanza LOCALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 4 MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO

Descrizione

Il progetto consiste nella realizzazione di una galleria di scolmo per ridurre la portata idrica del torrente Bisagno in caso di fenomeni di piena, deviando la parte in eccesso in un collettore (galleria scolmatrice) tramite un sistema di paratoie e opera di presa a sfioro laterale costruite all'interno dell'alveo in prossimità del centro sportivo Sciorba. L'intervento consiste in:

- Demolizione delle pile esistenti all'interno dell'alveo e costruzione di una passerella pedonale a campata unica;
- Costruzione delle opere di sbarramento con paratoie aventi la funzione di contenere la portata dell'acqua;
- Realizzazione di una galleria di 6.650 metri mediante la tecnica di scavo con TBM, che convoglierà l'acqua fino a mare in zona San Giuliano;
- Avanzamento della linea di costa attraverso la realizzazione di una scogliera di protezione a terra

La galleria verrà raccordata con lo scolmatore del Feregiano.

Benefici

L'opera rappresenta uno dei principali interventi di mitigazione prevenzione del rischio idraulico della città di Genova.

Azioni

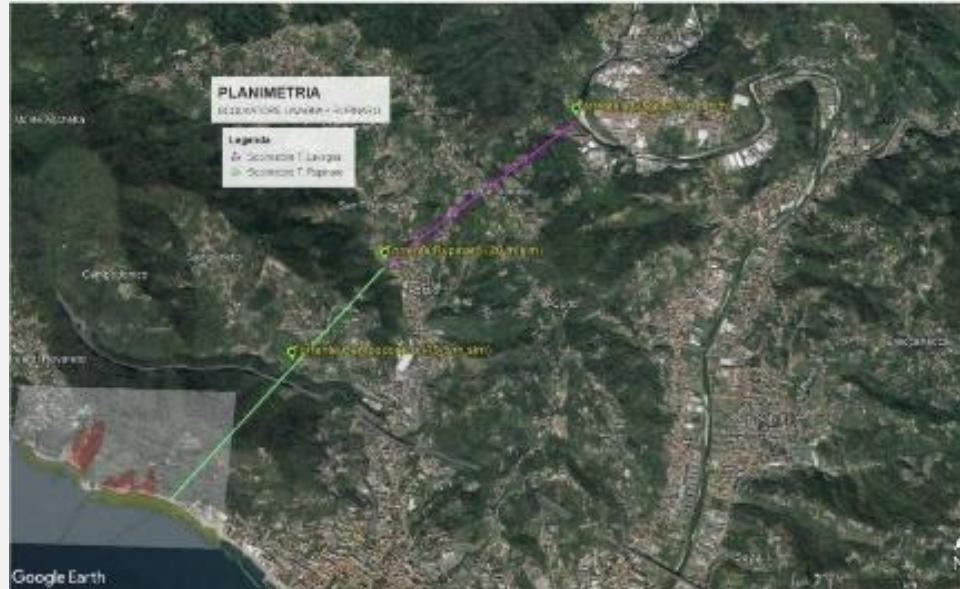
La TBM è arrivata a Genova a febbraio 2025. L'inizio dei lavori è stato posticipato a settembre 2025 a causa di ritardi nell'assemblaggio dei componenti della fresa.

Costo	204 M€
Copertura	100%
Fine lavori	2027
Criticità	Tecnica
Doc. programmazione	-
Note	-

Scheda di dettaglio



OPERA SCOLMATORE DEL TIGULLIO



Costo	—
Copertura	—
Fine lavori	—
Criticità	Politica
Doc. programmazione	—
Note	—

Rilevanza LOCALE

Stato STUDIO DI FATTIBILITÀ

Macro obiettivo 4 MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO

Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione di una galleria scolmatrice, della lunghezza di circa 3 km, per ridurre la portata del corso dell'Entella per prevenire esondazioni in caso di piena. Il progetto è promosso da Confindustria Delegazione del Tigullio.

Benefici

La messa in sicurezza dell'Entella porterebbe benefici al territorio in termini di mitigazione del rischio idraulico e prevenzione di danni da alluvioni.

Azioni

Il progetto è ancora in discussione.

Scheda di dettaglio



OPERA GOVERNANCE DELL'AEROPORTO DI GENOVA



Capitale sociale	7.746.900
Soci	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, 60% Camera di Commercio Industria Artigianato di Genova, 40%
Utile di esercizio 2024	255.255 euro
Concessione	convenzione ENAC n.22 del 30/04/2009
Passeggeri 2024	1.335.095

Rilevanza REGIONALE

Stato

Macro obiettivo

Descrizione

La società che gestisce l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova e la Aeroporto di Genova spa. La compagine societaria è composta da Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con una quota del 60% e da Camera di Commercio Industria e Artigiana di Genova con la rimanente quota del 40%, in virtù dell'acquisto della quota azionaria di Aeroporti di Roma spa nel 2024.

Dopo un periodo difficile il bilancio 2024 si è chiuso positivamente con il record di 1,3 milioni di passeggeri, 30,1 milioni di ricavi e un utile di esercizio di 255 mila euro.

Allora sono due i temi in discussione riguardo alla futura governance dell'aeroporto: l'ingresso di nuovi soci privati e la scadenza della concessione.

La scadenza della concessione era inizialmente prevista nel 2026. A causa del Covid c'è stata una proroga di 3 anni, per cui il nuovo termine è fissato nel 2029.

Nei piani di sviluppo dell'aeroporto c'è anche l'ingresso di soci privati nel capitale sociale. Ai fini di questo obiettivo la scadenza del 2029 è considerata troppo ravvicinata per attrarre investitori.

Benefici

L'apertura a soci privati è un'opportunità per favorire lo sviluppo del settore crocieristico e passeggeri e per far diventare Genova un hub di riferimento in questo settore, con ricadute positive su tutta l'economia regionale.

Azioni

È in corso un'interlocuzione con ENAC relativamente alla scadenza della concessione. Le ipotesi al vaglio sono prolungamento dell'attuale concessione o indizione di una nuova gara prima del 2029.

Sono da definire le modalità di ingresso di nuovi soci privati.

A settembre 2025 la Regione Liguria ha annunciato che entrerà nella compagine societaria di Aeroporto di Genova spa.

Focus su opere selezionate: incontri tecnico-operativi con gli stakeholder

- Nuova Diga Foranea di Genova
- Nuovo collegamento stradale costa – entroterra - Tunnel Val Fontanabuona
- Piano degli investimenti della rete stradale del Ponente ligure
- Completamento raddoppio linea ferroviaria Pontremolese





NUOVA DIGA FORANEA DI GENOVA

CONTESTO E OBIETTIVO

Il **Porto di Genova è un asset infrastrutturale fondamentale** per lo sviluppo economico e produttivo della Liguria e dell'Italia. Storicamente hub commerciale e logistico del Mediterraneo ad oggi rappresenta la maggiore industria genovese che impiega un'alta e qualificata manodopera sia nelle attività dirette che nell'indotto.

Il porto è altresì un nodo strategico della **rete europea dei trasporti TEN-T** in quanto uno dei capisaldi del corridoio Core Mare del Nord - Reno - Mediterraneo che collega importanti aree produttive d'Europa. L'integrazione del porto di Genova in questo asse è garantita dai nuovi investimenti infrastrutturali tra cui il Terzo Valico di Giovi che mira a migliorare la capacità dei collegamenti ferroviari di merci e passeggeri verso l'Europa.

Le recenti tensioni internazionali stanno cambiando le rotte globali e il Mediterraneo può **acquistare una nuova centralità**. La Nuova Diga Foranea, progettata per consentire al porto di Genova di ospitare in sicurezza navi più grandi, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti, e adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione, assume quindi una **valenza che va oltre i confini nazionali**.

Nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture si è pertanto ritenuto necessario un incontro tecnico-operativo con **l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** allo scopo di approfondire la conoscenza sullo stato di avanzamento dei lavori. L'incontro si è svolto il 23 gennaio 2025 su iniziativa della Camera di commercio di Genova e ha coinvolto anche **Regione Liguria**.

Il progetto

L'opera sarà costruita a circa 450 metri al largo della diga esistente e permetterà **l'ampliamento del canale di Sampierdarena**, la creazione di un nuovo avamporto del diametro di 800 m e la realizzazione di un nuovo canale di accesso da levante di larghezza di 300 m. La Nuova Diga Foranea di Genova è un'opera unica nel suo genere dal punto di vista ingegneristico: il suo basamento poggerà su fondali fino a una profondità record di 50 metri e nella sua configurazione finale raggiungerà una lunghezza complessiva di circa 6.000 metri. Per realizzare il basamento saranno impiegati oltre 7 milioni di tonnellate di materiale roccioso sul quale verranno posizionati elementi prefabbricati in cemento armato composti da 103 cassoni cellulari. I cassoni misureranno fino a 33 metri di altezza, fino a 33 metri di larghezza e fino a 67 metri di lunghezza.

Gli approfondimenti tecnici svolti nella fase di progettazione esecutiva hanno condotto a un'ottimizzazione del layout della Nuova Diga foranea. Questa modifica progettuale ha l'obiettivo di migliorare significativamente la sicurezza della navigazione e, al contempo, consentire l'esecuzione in parallelo delle due fasi esecutive, originariamente programmate in sequenza, apportando un notevole risparmio nei tempi di realizzazione e migliorando l'efficienza operativa.

Benefici

La Nuova Diga foranea porterà tre notevoli benefici:

- una più **efficace protezione del bacino di Genova** dalle mareggiate, più intense e frequenti per i cambiamenti climatici.
- un notevole **contributo alla sicurezza della navigazione**, grazie ad una migliore separazione delle diverse tipologie di traffico (merci, passeggeri e diporto) e specchi acquei più ampi, idonei alle manovre nautiche delle navi di ultima generazione lunghe fino a 400 metri e con una capacità fino a 25.000 TEUs.
- aumento della competitività del porto di Genova** con conseguenti ricadute positive in termini di sviluppo dei traffici, crescita economica ed occupazionale dei settori legati alla logistica e alla blue economy in senso ampio, prima industria della Liguria per generazione di valore aggiunto.

L'Analisi Costi Benefici commissionata dall'Autorità di Sistema portuale stima che la Nuova Diga porterà una **crescita progressiva dei traffici commerciali intorno al 25%** con un beneficio economico valutato in **4,2 miliardi di euro**, in termini di maggiori introiti da traffico container, di diritti e tasse portuali; e benefici occupazionali di oltre 3.000 unità di lavoro generare dai traffici, con effetti diretti, indiretti e indotti.

Azioni

A maggio 2024, è stato posato il primo cassone degli oltre 100 che compongono l'opera.

A gennaio 2025 si è conclusa la conferenza dei servizi con parere positivo sul nuovo layout (ai sensi dell'articolo 5 della legge 84/1994 e successive modifiche). La modifica progettuale ha l'obiettivo di consentire l'esecuzione in parallelo delle due fasi esecutive, migliorando l'efficienza operativa e apportando un notevole risparmio nei tempi di realizzazione.

Il prossimo passo sarà l'indizione della gara d'appalto per l'affidamento dell'esecuzione dei lavori della variante dell'intervento, e conseguentemente l'avvio della fase B.

Ulteriori aggiornamenti

A luglio 2025 la Diga Foranea è stata inserita, insieme al Ponte sullo Stretto di Messina, tra le opere a valenza *dual use* (civile e militare), per sostenere l'aumento al 5% delle spese militari. Con questa designazione, in caso di crisi bellica il Porto di Genova potrà ospitare piccole portaerei e navi militari della NATO.



**NUOVO COLLEGAMENTO STRADALE COSTA -
ENTROTERRA - TUNNEL VAL FONTANABUONA**

CONTESTO E OBIETTIVO

La Val Fontanabuona è una delle principali valli nel territorio della Città Metropolitana di Genova. Si estende a nord del promontorio di Portofino, e del golfo del Tigullio. È attraversata dalla strada statale 225 della Val Fontanabuona, e dalla strada provinciale 77 di Boasi. L'autostrada è raggiungibile dai caselli di Genova-Est e di Lavagna. Non ci sono collegamenti ferroviari. Dal punto di vista economico questa valle è nota soprattutto per le numerose cave di ardesia.

Dal 2022 la Val Fontanabuona costituisce un'area interna (Area Snai 2021-2027) composta da 11 comuni, appartenenti alla città metropolitana di Genova, (Avegno, Cicagna, Coreglia Ligure, Favale di Malvaro, Lorsica, Moconesi, Neirone, Orero, San Colombano Certenoli, Tribogna, Uscio) in cui risiedono 15.000 abitanti.

Il **collegamento Val Fontanabuona - A12**, quindi, nasce dall'esigenza di collegare un'area interna a scarsa accessibilità con la zona costiera. La realizzazione della galleria autostradale consentirà migliorare la qualità della vita dei residenti della valle riducendo i tempi di percorrenza dei pendolari, aumentando l'accessibilità ai servizi alla persona e creando le condizioni per lo sviluppo economico grazie a una maggiore attrattività per l'insediamento di nuove imprese.

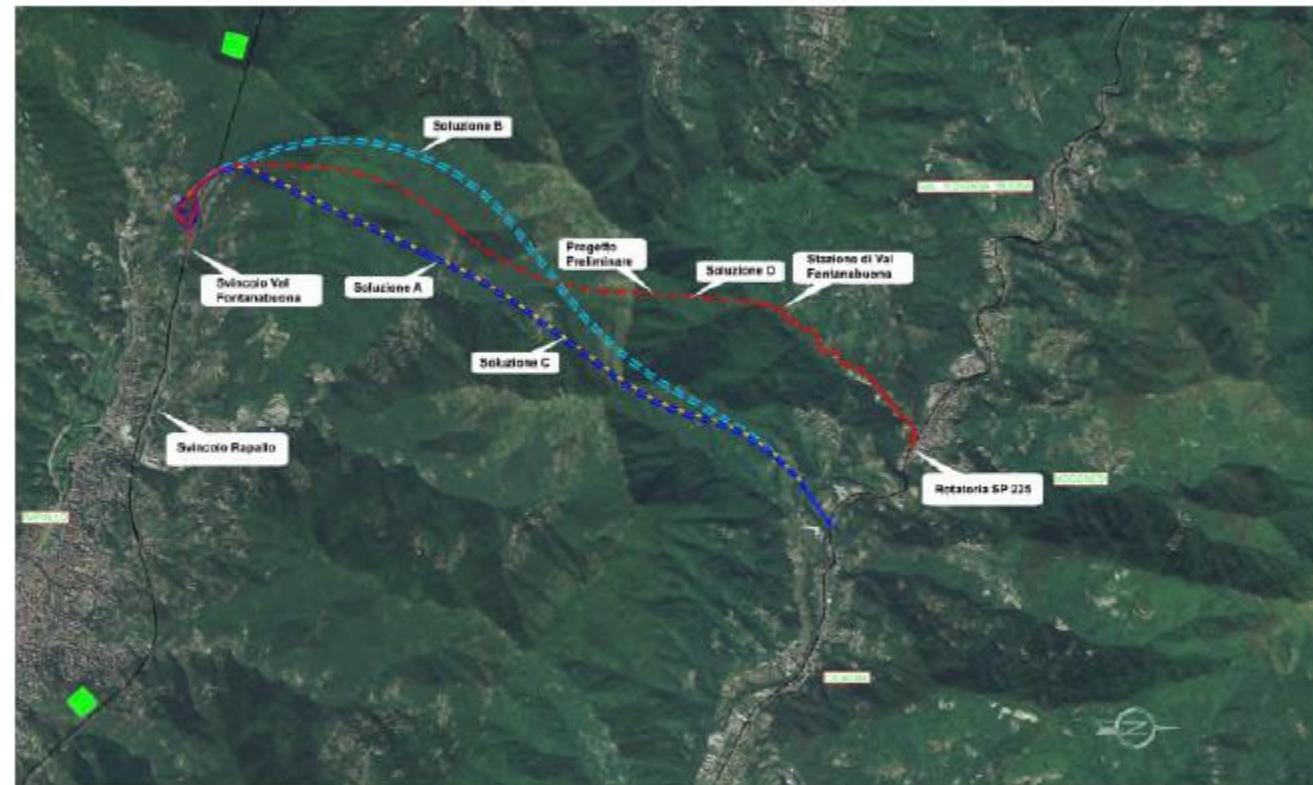
Nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture si è pertanto ritenuto necessario un incontro tecnico-operativo con **Autostrade per l'Italia esecutore** dell'opera allo scopo di approfondire la conoscenza sullo stato di avanzamento dei lavori. L'incontro si è svolto il 23 gennaio 2025 su iniziativa della Camera di commercio di Genova e ha coinvolto anche Regione Liguria.

L'ITER DEL PROGETTO

Il progetto di realizzazione di una galleria autostradale da Ferrada di Moconesi e Rapallo è in discussione già dagli anni '90, ma non è mai stato realizzata nessuna opera.

Nel 2011 ASPI ha stipulato un **Protocollo di Intesa con il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Liguria** e il Concedente, nel quale si impegnava a redigere la progettazione preliminare dell'intervento con un contributo da parte della Regione Liguria. Il progetto preliminare è stato consegnato nel 2012.

Nel 2015 sono stati consegnati al MIT il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale per un importo di 308 Mln€. La soluzione scelta prevedeva un'infrastruttura a canna unica, con 2 gallerie di lunghezza complessiva di 4.746 m.



Totale intervento	Lunghezza gallerie
6.435 m	Caravaggio 2.092 Valfontanabuona 2.582

Fonte: ASPI

L'ITER DEL PROGETTO

In data 14.10.2021, ASPI ha stipulato un accordo di intesa con la **Regione Liguria, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il Comune di Genova e il MIT**, nel quale si impegna a realizzare a suo carico il collegamento autostradale tra Val Fontanabuona e l'A12, per un importo di € 230 Mln€. La parte eccedente dovrà essere attraverso l'aumento dei pedaggi. Da questo momento parte l'iter autorizzativo per l'adeguamento della soluzione progettuale presentata nel 2015.

Il Progetto Definitivo prevede, quindi:

1. una variante del tracciato dell'A12 tra le gallerie Maggio e Casalino finalizzato ad accogliere un nuovo svincolo
2. uno svincolo completo innestato sul tratto di A12 compreso tra le gallerie esistenti Giovanni Maggio e Casalino
3. una viabilità di collegamento con uno sviluppo di circa 5 km che costituisce il collegamento vero e proprio con la Val Fontanabuona;
4. l'adeguamento della SP22 tra l'intersezione con la rampa e la SP225 presso Moconesi.

La cantierizzazione dell'opera prevede la suddivisione delle lavorazioni in due ambiti, Rapallo e Val Fontanabuona, dove sono presenti i servizi essenziali di cantierizzazione. Complessivamente sono previste poi 10 aree di cantiere.

Costo: 356 M€

Risorse disponibili: 100%

Stato: PROGETTAZIONE

L'ITER DEL PROGETTO

A giugno 2025 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso **parere favorevole all'unanimità, con prescrizioni**, per il passaggio alle fasi successive. Le prescrizioni riguardano aspetti come le coperture economiche e il progetto del parcheggio di interscambio a Rapallo,

Entro l'autunno è prevista la pubblicazione dei nuovi espropri per il tunnel della Val Fontanabuona. Nello stesso periodo, arriverà anche la richiesta al ministero dell'apertura della Conferenza dei servizi, che potrebbe chiudersi entro il 2025. L'obiettivo è avviare il cantiere del primo lotto nei primi sei mesi del 2026.





PIANO DEGLI INVESTIMENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE DEL PONENTE LIGURE

CONTESTO E OBIETTIVO

Il Ponente ligure si estende dai quartieri occidentali di Genova fino a Ventimiglia, al confine con la Francia. Soprattutto la parte costiere presenta una forte attrattività turistica, con flussi soggetti a stagionalità e picchi elevati nella stagione estiva. Nel 2024 nelle province di Imperia e Savona sono stati registrati 2.272.808 arrivi per un totale di 8.575.810 presenze. Accanto all'attività turistica ci sono le attività commerciali e logistiche che ruotano soprattutto intorno all'operatività del porto di Savona-Vado, che sta vivendo un periodo di espansione. Le tonnellate di merci movimentate nei terminal portuali nel 2024 sono state oltre 16 milioni con un aumento del 7% rispetto al 2023.

Le principale direttive di traffico sono quelle verso il Piemonte, la Lombardia e la Francia andando a gravare su due arterie autostradali in particolare: la A10 che da Savona arriva a Ventimiglia e la A6 che da Savona arriva a Torino.

Le principali criticità della rete autostradale ligure è la vetustà che richiede alla società concessionarie pesanti interventi di adeguamento agli standard attuali di sicurezza soprattutto di viadotti e gallerie. All'indomani del crollo del Ponte Morandi si è registrata una intensificazione della manutenzione straordinaria che ha generato molti cantieri che hanno creato ingorghi e rallentamenti su tutta la rete con aumenti di costi per automobilisti e mezzi pesanti.

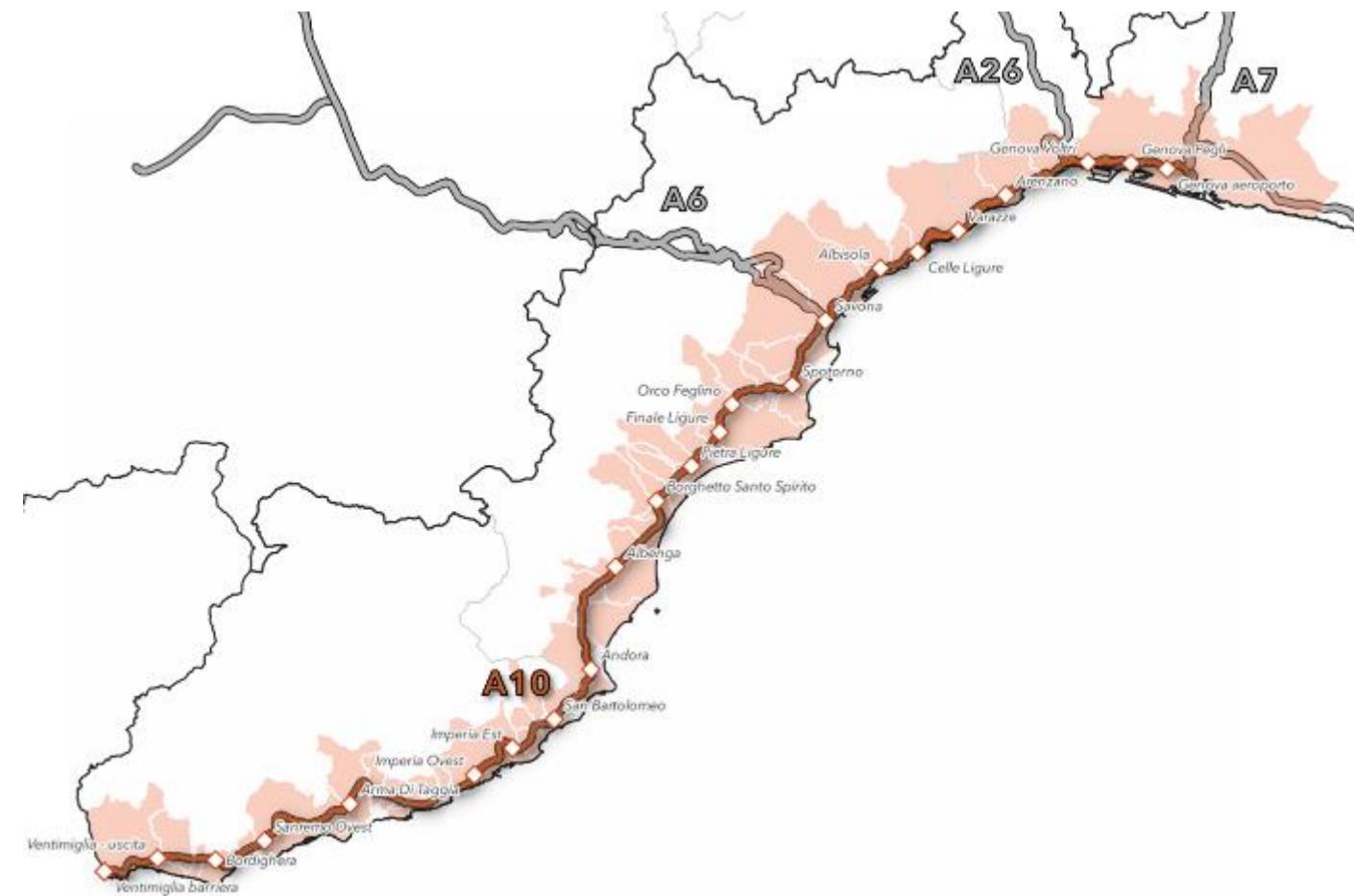
Nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture si è pertanto ritenuto necessario un incontro tecnico-operativo con le società **Concessioni del Tirreno e Autostrada dei Fiori** che gestiscono rispettivamente il tratto della autostrada A10 Savona - Ventimiglia e la A6 Torino - Savona allo scopo di approfondire la conoscenza sullo stato di avanzamento dei lavori. L'incontro si è svolto l'11 settembre 2025 su iniziativa della Camera di commercio di Riviere di Liguria.

Pur non risultando tra le priorità di intervento individuate dalle imprese, viste le prospettive di crescita dei traffici di merci favoriti dalla realizzazione delle grandi opere, si è ritenuto comunque opportuno monitorare anche la A10.

CONTESTO E OBIETTIVO

Nella sua interezza l'**autostrada A10** collega Genova con il confine di stato con la Francia a Ventimiglia. Oltre a servire la mobilità ligure, la strada è interessata da un notevole traffico di attraversamento che dalla penisola iberica e dalla Francia deve raggiungere la pianura padana. La A10 attraversa 48 comuni in cui sono ospitati poco meno di un milione di abitanti e oltre 88.000 imprese con oltre 315 mila addetti. Tra le attività più significative ci sono i servizi di alloggio e ristorazione e le attività di trasporto e magazzinaggio che pur avendo solo il 3,5% delle imprese occupano l'11,2% degli addetti (in media 11,3 addetti/imprese) che operano dell'orbita dei porti di Genova e Savona.

La A10 è una delle strade più trafficate della regione con oltre 70 mila veicoli medi giornalieri nel tratto tra Ventimiglia e Savona e oltre 117 mila tra Savona e Genova. Conseguenza è anche un tasso di incidentalità tra i più elevati della rete autostradale nazionale con circa 17 incidenti ogni 100 mln di veicoli/km.

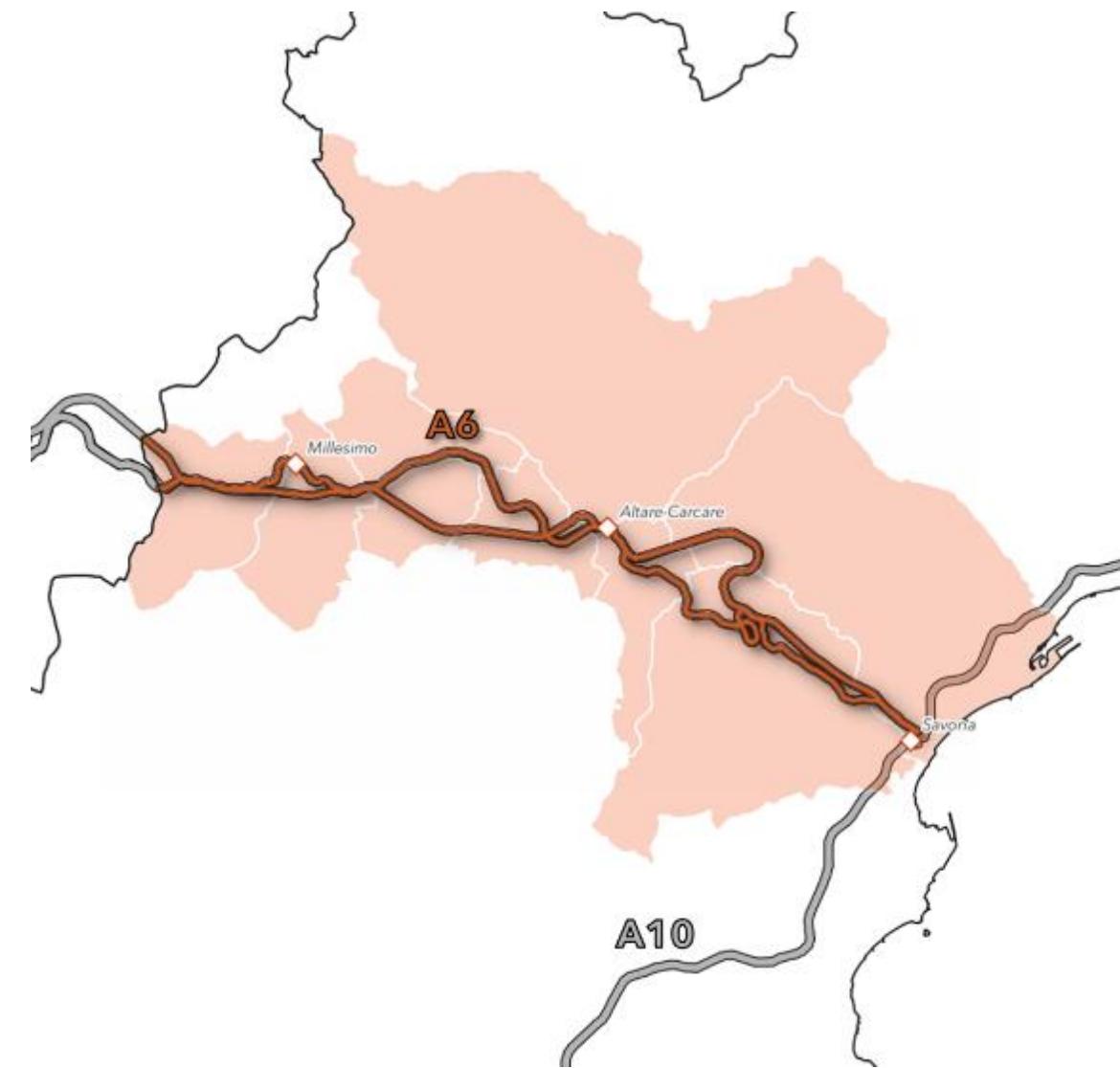


CONTESTO E OBIETTIVO

L'autostrada A6 Torino - Savona rappresenta il collegamento più rapido tra le Alpi e la costa per il traffico turistico e commerciale. In particolare, agevola la movimentazione delle merci generate dal porto di Savona-Vado e dirette in Piemonte e in generale oltralpe. La strada presenta un tracciato tortuoso con due carreggiare indipendenti nel tratto tra Savona e Ceva, costruite a distanza di circa 30 anni. Per ridurre le tortuosità, da anni si discute il progetto per la realizzazione di una variante che dovrebbe rendere il percorso più fluido in entrambe le direzioni. Il progetto di fattibilità è attualmente al vaglio del ministero.

La tratta ligure attraversa 9 comuni tutti di piccole dimensioni ad eccezione di Savona (58.620 ab) e Cairo Montenotte (12.766 ab.). Le imprese insediate nell'area sono poco più di 7 mila con circa 28 mila addetti.

La strada è percorsa da circa 53 mila veicoli giornalieri medi, con un'incidenza dei pesanti di circa il 20%. Nonostante la difficoltà del tracciato, rispetto ad altre strade liguri ha un livello di pericolosità più basso, con circa 8 incidenti ogni 100 mln di veicoli/km.



I piani di investimento che interessano la tratta autostradale A10 Savona - Ventimiglia possono essere suddivisi in due macro categorie:

- Interventi di adeguamento alle normative vigenti di viadotti a gallerie
- Nuove opere

Interventi di adeguamento

Sulla **A10** gli **adeguamenti di viadotti e gallerie** sono molto impattanti dato che richiedono pesanti attività di scavo e demolizione che non possono essere fatte lasciando la galleria aperta al traffico.

Delle 19 gallerie su questa autostrada, 16 sono state completamente adeguate, 1 solo parzialmente e 2 restano da adeguare. Le gallerie oggetto di intervento sono: Fornaci tra Savona e Spotorno (parziale), Orco tra Feglino e Finale, Montegrosso tra Finale e Pietra Ligure.

La programmazione degli interventi viene condivisa con Regione Liguria e MIT e tende a salvaguardare i periodi con maggiore traffico (estate, periodo natalizio). La prossima fase è programmata per il **periodo invernale 2026. Attualmente l'andamento dei lavori è in linea con il cronoprogramma.**

Le gallerie adeguate sono dotate di **telecamere intelligenti** in grado di individuare le criticità e di lanciare l'allarme per i soccorsi. Sono state inoltre installate una nuova segnaletica e tecnologie per ridurre gli effetti degli incidenti. Tra gli interventi c'è anche l'abbassamento dei marciapiedi che permette di creare un varco perché i mezzi di soccorso possano fluire più velocemente.

Nuove opere

È stato presentato il progetto del **nuovo svincolo di Vado Ligure**, che sarà a servizio del porto. Il progetto è stato approvato in Conferenza dei Servizi ed è in attesa di ricevere gli elementi conclusivi da parte di Regione Liguria per adeguare il progetto alle richieste emerse in Conferenza dei Servizi e inviarlo al MIT.

Le attività del nuovo casello interesseranno al tratta tra Savona e Spotorno e questo potrebbe creare delle sovrapposizioni con i lavori di adeguamento della galleria Fornaci.

Tra le altre richieste di Regione Liguria c'è **l'ammodernamento del casello di Savona**. Una volta realizzato questo intervento l'effetto di risolvere le criticità che si generano nel nodo di Savona soprattutto nei fine settimana a causa del traffico degli utenti che dalla A10 si immettono sulla A6 e degli utenti che entrano in direzione Genova.

Risorse finanziarie

Le risorse finanziarie per la realizzazione delle nuove opere derivano dall'accantonamento dei pedaggi della concessionaria.

Interventi di adeguamento

Per quanto riguarda la **A6 Torino - Savona** gli interventi sono legati soprattutto ai **viadotti**. La tratta conta anche 7 gallerie di cui resta da adeguare solo quella in prossimità dello svincolo di Altare. I lavori sono in parte già conclusi.

Per quanto riguarda i viadotti, lungo l'autostrada se ne contano circa 80. Di questi 30 sono già stati adeguati. Altri 15 sono in lavorazione. **Il programma di adeguamento proseguirà per tutto il 2028.**

La principale criticità, derivante dalla estensione dei cantieri è stata risolta a metà di quest'anno, e attualmente ci sono circa 7-8 km occupati. Un vantaggio che offre la A6 è che queste cantierizzazioni consentono comunque di avere due corsie per senso di traffico prevalente. Quindi sono garantite due corsie in direzione Savona nelle giornate di venerdì e sabato e due corsie in salita la domenica.

Criticità particolari sono determinate dagli eventi meteorologici che provocano frane e smottamenti. Per prevenire problematiche sulla A6 è stato implementato un sistema satellitare che rileva i punti del suolo a una distanza di 500 metri a destra e a sinistra dell'autostrada. In caso di movimenti scatta automaticamente l'allarme.

Altre considerazioni

Tra il 2019 e il 2020 Autostrada dei Fiori aveva sviluppato il progetto della **variante di Altare**, un percorso autostradale per collegare Savona con Altare, alternativo al vecchio tracciato autostradale, che crea un percorso quasi tutto in galleria e quindi molto più sicuro rispetto agli eventi franosi e più dritto rispetto all'attuale. Il progetto è stato sottoposto al ministero, ma al momento non ci sono aggiornamenti.

Una potenziale alternativa alla A10 anche dopo il termine dei lavori potrebbe essere la **Albenga - Carcare - Predosa**. Una infrastruttura stradale che da Albenga, tagliando la montagna, intercetterebbe la A6 in zona Altare - Millesimo e poi si ricongiungerebbe con la A26 a Predosa. Sono state studiate diverse alternative progettuali, ma si tratta di un'infrastruttura che presenta molte complessità. In particolare per non attraversare in maniera invasiva le valli, bisognerebbe scavare dei tunnel di 7-8 km con costi molto elevati.



COMPLETAMENTO RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA PONTREMOLESE

CONTESTO E OBIETTIVO

La linea ferroviaria Pontremolese congiunge La Spezia con Parma e la pianura padana. La linea originale costruita alla fine del 1800 era a doppio binario solo in parte e con pendenze elevate che ne limitano tuttora l'operatività. Il progetto di ammodernamento risale al 1981 con il Piano Integrativo. Da allora il raddoppio è stato eseguito solo su alcune sezioni. L'ultima attivazione è quella della tratta Solignano - Osteriazzza nel 2014. Da allora il progetto si trova in una situazione di stallo.

Il raddoppio della linea è un'opera che rientra nella **rete comprehensive** e collega due grandi direttrici ferroviarie, Genova - Roma e Milano - Bologna. La linea, lunga circa 110 km, collegherà La Spezia e Parma. La valenza di questa infrastruttura è strategica soprattutto per il porto di La Spezia che trasporta via ferrovia circa il 30% dei container che movimenta.

Il confronto con le associazioni di categoria della provincia di La Spezia nell'ambito del Programma Infrastrutture ha fatto emergere l'importanza di rimettere al centro dell'attenzione il **completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese**.

Per questo motivo è stato organizzato, su iniziativa della Camera di commercio di Riviere di Liguria, un incontro tecnico-operativo con il Commissario di Governo per la realizzazione dell'opera. L'azione camerale, però, ha voluto sottolineare **l'importanza sovraregionale** di questa linea ferroviaria, con un tavolo congiunto a cui hanno partecipato anche le Camere di commercio dell'Emilia e della Toscana Nord-Ovest i cui territori sono direttamente interessati dal passaggio della Pontremolese

LA LINEA PONTREMOLESE

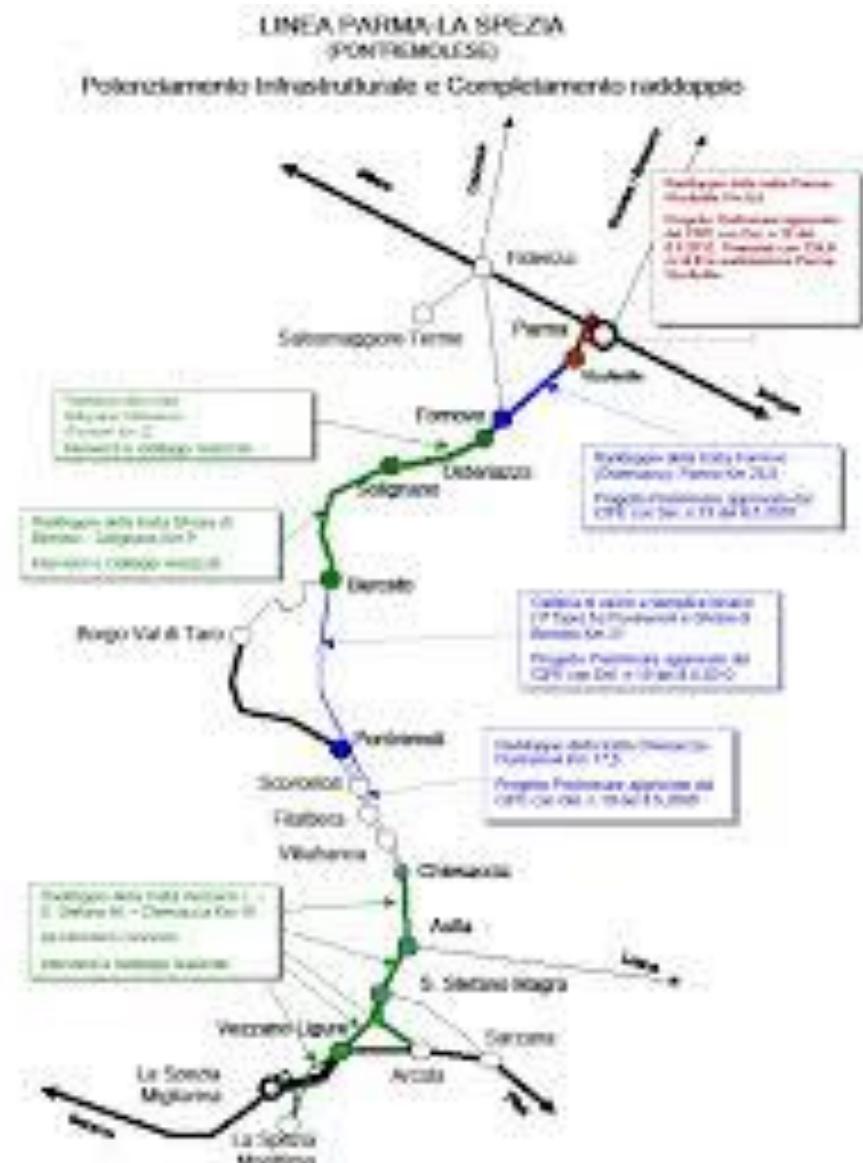
Caratteristiche del progetto

Attualmente su circa 110km il raddoppio è stato realizzato per 40 km.

Nel Contratto di Programma tra RFI e MIT la parte rimanente di 70 km è stata suddivisa in due grandi fasi funzionali:

- tratta Parma - Vicofertile,
- tratta tosco-emiliana Vicofertile - Berceto - Pontremoli - Osteriazzza - Chiesaccia.

Trattandosi di una linea della rete comprehensive il progetto ne rispetta i parametri in termini di pendenza, di modulo di linea, di dimensioni, di sagoma delle gallerie, di peso assiale, ecc. in prospettiva del passaggio di treni merci più lunghi e pesanti.



Prima fase funzionale Parma - Vicofertile

Il tratto **Parma - Vicofertile** è **circa 8 km**. Il raddoppio sarà per 5 km in variante e 3 km in affiancamento alla linea storica. Il progetto preliminare è stato redatto dal Gruppo Ferrovie dello Stato nel 2002 e approvato dal CIPE nel 2009. Nel 2021 è stato redatto il progetto definitivo e portato in Conferenza dei Servizi. Si è, quindi, dato avvio all'iter autorizzativo, che si è concluso nel 2024 con l'approvazione del progetto da parte del Commissario straordinario di governo.

Il **costo complessivo** del lotto, valutato nel 2024, è di **486 milioni di euro**. Nel contratto di programma RFI - MIT sono disponibili 360 milioni. Restano da reperire 126 milioni per poter avviare la fase negoziale e la fase realizzativa.



Seconda fase funzionale

La seconda fase funzionale è costituita da più lotti funzionali:

- lotto Vicofertile - Fornovo - Osteriazzza,
- lotto Berceto - Pontremoli
- lotto Pontremoli - Chiesaccia, che ricade interamente in Toscana.

Il progetto di questa fase è stato aggiornato parametricamente partendo dal progetto preliminare del 2009 e **il costo è stato portato a 5,3 miliardi**. Le risorse disponibili nel Contratto di Programma RFI-MIT ammontano a 25 milioni. Tali risorse coprono solo la fase progettuale.

Secondo le indicazioni del CIPE nel 2024 è stata **avviata la progettazione definitiva anche del lotto Vicofertile - Fornovo - Osteriazzza**, che consiste nel raddoppio di 22 km di linea, quasi tutto in affiancamento e alcune tratte in variante. In corrispondenza di Fornovo si prevede un bypass di 2 km in galleria, per evitare l'attraversamento del centro urbano.

Per gli altri lotti non ci sono attività progettuali in corso a causa della mancanza di risorse

Costo: 5,3 Mld€

Risorse disponibili: 0,5%

Stato: PROGETTAZIONE

Principali criticità

La principale criticità del progetto di raddoppio della Pontremolese è la realizzazione della **Galleria di Valico**. Il tratto di valico della linea storica ha una pendenza del 23% che comporta delle difficoltà per i treni merci, soprattutto in partenza da La Spezia in direzione Parma, dal momento che la pendenza limita fortemente la massa trainata e quindi la lunghezza dei treni. Di conseguenza vengono preferiti altri itinerari, via Genova o Milano. Il progetto della galleria di valico dovrà essere rivisto per adeguarlo alle recenti normative in termini di sicurezza. Il costo rivalutato è stato portato a 5,3 miliardi di euro.

Benefici

La Pontremolese è destinata soprattutto al trasporto delle merci. La realizzazione della galleria di valico permetterà di ridurre le pendenze e di far transitare treni più lunghi e pesanti. Inoltre, la realizzazione in variante eviterà le interferenze con i centri urbani.

Il raddoppio porterà benefici anche al trasporto regionale, che potranno registrarsi da subito in attesa del completamento della galleria di valico. I pendolari che si spostano da La Spezia a Parma e viceversa o in Val di Taro potranno usufruire di un'infrastruttura più veloce, con minori tempi di percorrenza e una migliore puntualità e regolarità.

Monitoraggio dei progetti BUL



PREMESSA

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

Tuttavia, la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi e ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette **«ariee 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 «ariee 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.**

A fine 2021, il 68% delle unità immobiliari (UI) della regione Liguria risulta essere servito con un copertura per le reti fisse a una velocità di almeno 30Mbit/s. In particolare, il 52% delle UI è servito ad almeno 100Mbit/s, mentre il 32% ad almeno 1Gbit/s.

Al 2026 si prevede la seguente ripartizione delle coperture delle unità immobiliari:

- ✓ 62,7% servito da operatori privati con reti ad una velocità di almeno 1Gbit/s;
- ✓ 21,5% interessato dall'intervento di infrastrutturazione pubblico nell'ambito del Piano BUL Aree Bianche;
- ✓ 15,7% interessato dal piano Italia a 1 Giga, attuato da Infratel Italia nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

La **mappatura delle reti mobili al 2021** rilevala seguente copertura:

- ✓ 65,5% del territorio coperto da reti mobili a una velocità di download di almeno 30Mbit/s;
- ✓ 32,2% coperto da reti mobili ad una velocità di download tra 2 e 30Mbit/s;
- ✓ restante 2,3% del territorio privo di copertura.

Al 2026 si prevede la seguente ripartizione:

- ✓ 80,8% del territorio coperto da reti mobili ad una velocità di download di almeno 30Mbit/s;
- ✓ 17,6% del territorio coperto da reti mobili ad una velocità di download tra 2 e 30Mbit/s;
- ✓ 1,6% del territorio privo di copertura

PIANO AREE BIANCHE

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 non è da escludere un ulteriore slittamento al 2025.

Dopo le verifiche sul campo, in **Liguria** i comuni oggetto di intervento sia in FTTH che FWA sono 231.

Provincia	Comuni interessati di cui:			Comuni in vendibilità
	Totale	FTTH	FWA	
Genova	65	55	65	30
Imperia	67	60	66	41
La Spezia	31	26	31	10
Savona	68	57	67	32
Liguria	231	198	230	113

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 piani (risorse PNRR) di interesse per la Liguria:

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

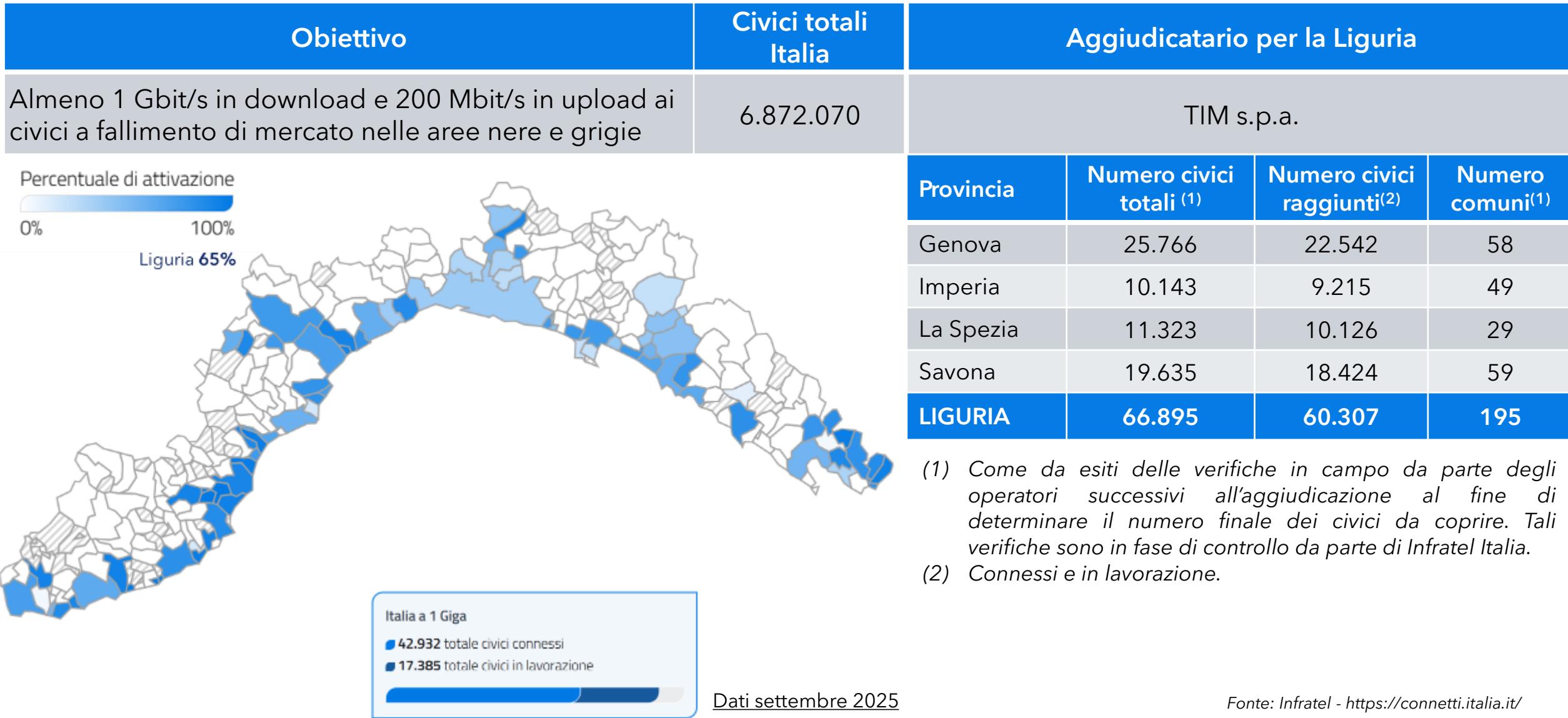
Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti e cinque i nuovi piani permettendo così l'avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026.

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 con il dettaglio della Liguria.

PIANO ITALIA 1GB (PNRR)



ITALIA 5G Densificazione (PNRR)

Obiettivo	Arearie da coprire totali	Aggiudicatario per la Liguria
Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps) - Densificazione	1.385	INWIT in RTI con TIM e Vodafone
Provincia	Nuovi siti (lavoraz. e realizzati)	Numero comuni
Genova	3	7
Imperia	0	0
La Spezia	8	13
Savona	1	1
LIGURIA	12	21

Percentuale di attivazione

0% 100% Liguria 16%

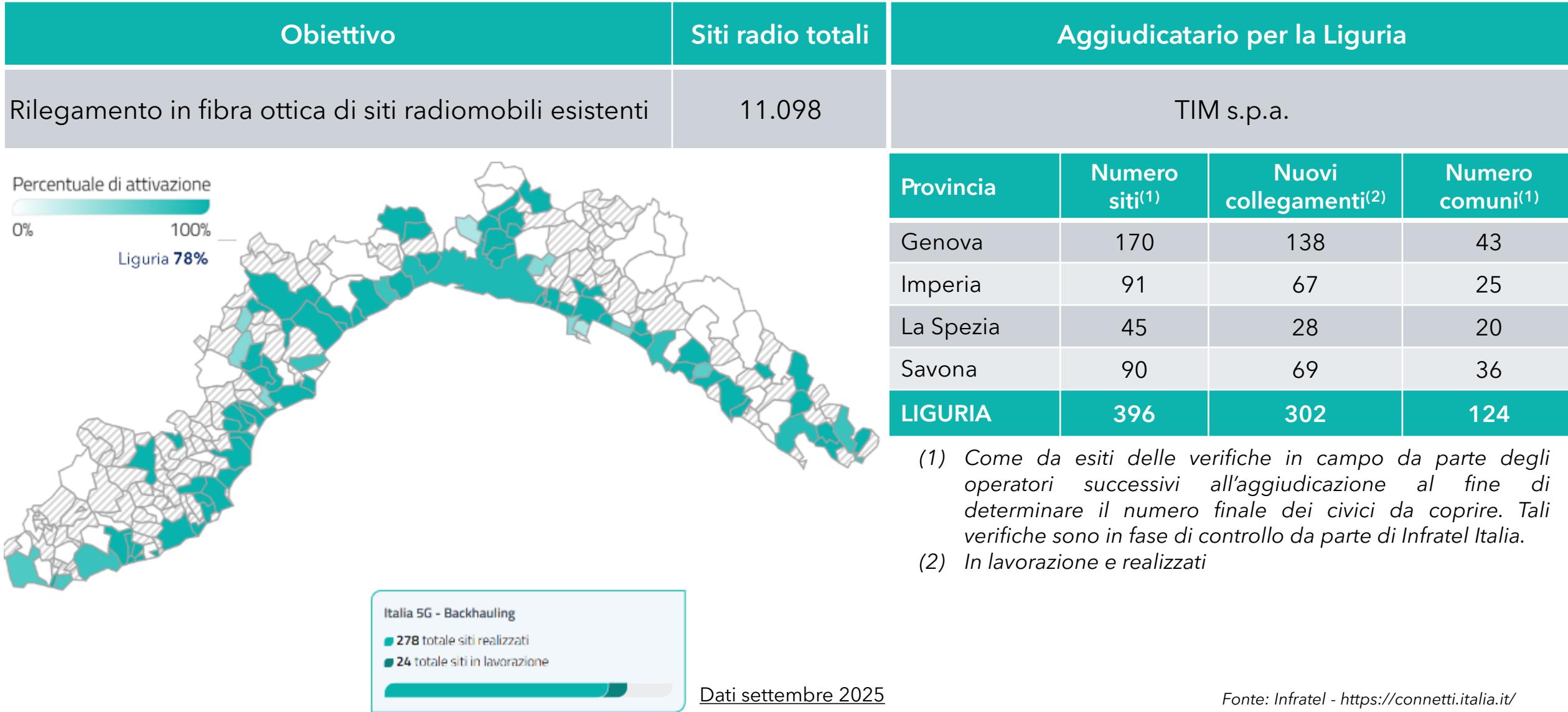
Italia 5G - Densificazione

- 3 totale siti attivati
- 9 totale siti in lavorazione

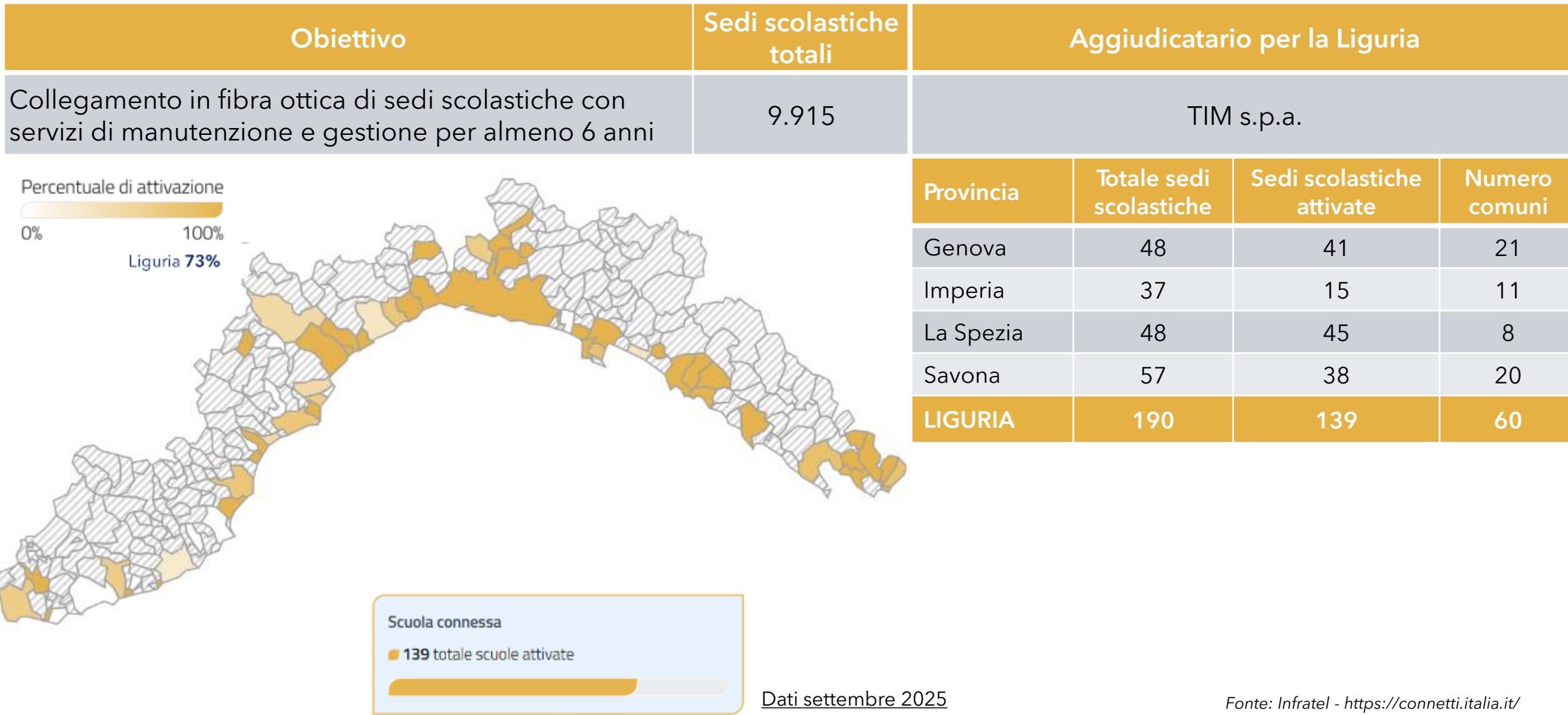
Dati settembre 2025

Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

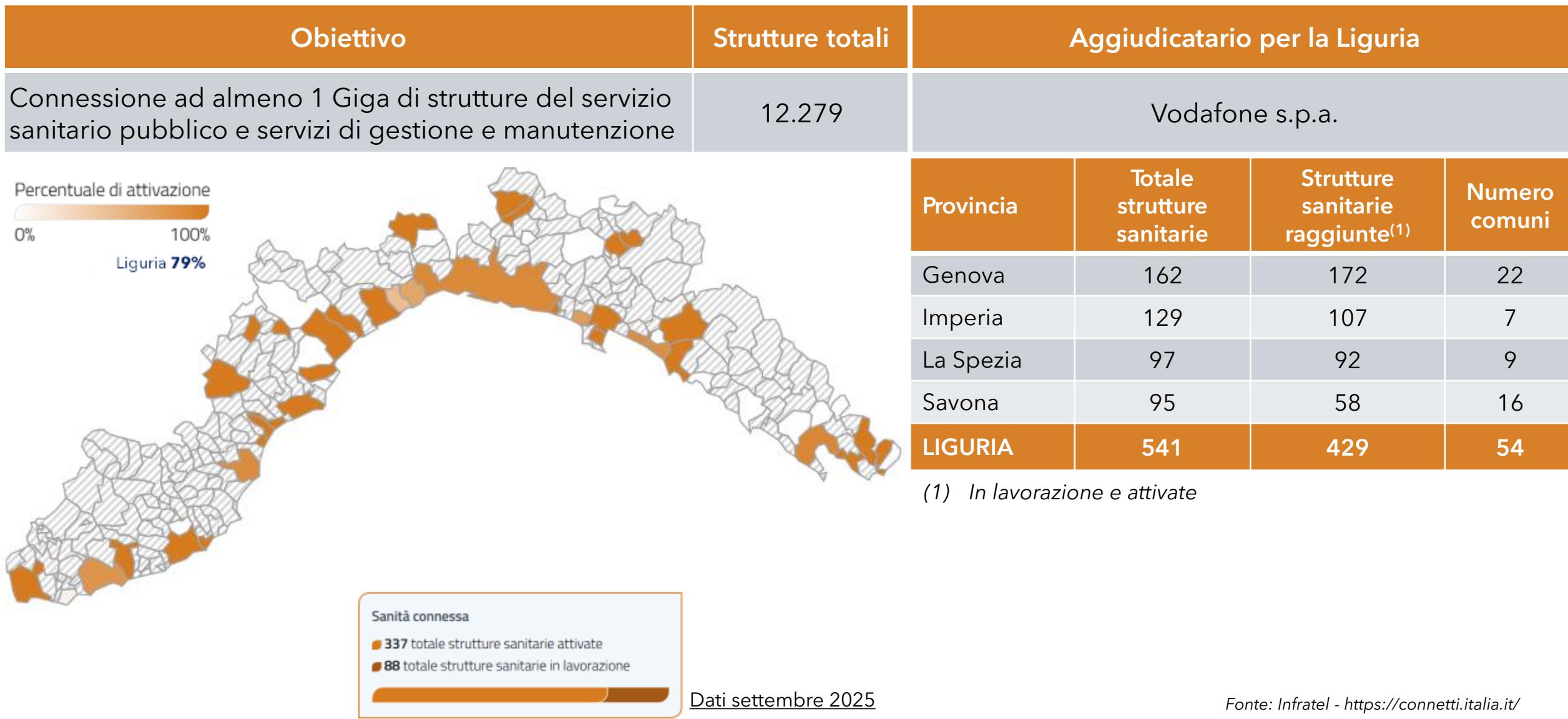
ITALIA 5G Backhauling (PNRR)



SCUOLA CONNESSA (PNRR)



SANITÀ CONNESSA (PNRR)



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), 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 complementarietà 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 €)

Considerazioni finali



La nuova edizione del «**Libro bianco 2025**» evidenzia la **complessità dei fabbisogni infrastrutturali** del mondo imprenditoriale ligure. Lo dimostra il numero di priorità monitorate in questo documento, quasi triplicato rispetto alle edizioni precedenti, così come la diversità di tematiche trattate attraverso le riunioni tecnico-operative con i gestori delle infrastrutture.

Dal punto di vista economico **la Liguria esprime filiere di eccellenza** come quella della nautica e della cantieristica navale; l'incidenza delle imprese operanti nel settore della logistica (3,5% del totale) è la più alta d'Italia; l'innovazione tecnologica è uno dei fattori più importanti alla base della resilienza dimostrata dalle imprese di fronte ai cambiamenti globali.

In questo scenario il **punto debole restano le infrastrutture di trasporto**. Più volte è stato sottolineato l'arretramento tecnologico di strade e ferrovie e richiamata la necessità di intervenire per consentire ai cittadini e alle imprese della Liguria di godere dello stesso livello di accessibilità di altre regioni.

In risposta alla tragedia creata dal crollo del Ponte Morandi, le società concessionarie hanno dato impulso a piani di adeguamento delle infrastrutture autostradali, che, se da un lato mirano ad aumentare la sicurezza degli utenti, dall'altro impattano con le cantierizzazioni sulla circolazione, creando code, allungando tempi di percorrenza, aumentando nel complesso i costi di viaggio di utenti e mezzi commerciali. Gli investimenti nelle reti ferroviarie, invece, procedono con lentezza. I porti, al contrario, sembrano essere più rapidi sulla via dell'ammodernamento, ad esempio realizzando le dighe foranee. Il rischio è creare uno squilibrio nell'offerta intermodale complessiva che penalizzerebbe lo sviluppo dell'intero sistema economico.

CONSIDERAZIONI FINALI

Le riunioni tecnico-operative con i gestori delle infrastrutture e le figure istituzionali hanno permesso di **esplorare una vasta gamma di problematiche** rappresentando le diverse aree della regione per le sue specifiche criticità.

Nel **Ponente** la rete autostradale è la struttura portante delle comunicazioni est-ovest tramite la A10 e nord-sud tramite la A6. I piani di intervento per l'adeguamento di gallerie e viadotti impattano pesantemente sulla viabilità generando disagi all'utenza. Il confronto con le Concessionarie ha confermato che i lavori sono in linea con i cronoprogrammi e questo significa tempi certi per automobilisti e imprese.

Nel caso di **Genova**, il confronto con l'Autorità di Sistema Portuale e con Autostrade per l'Italia ha permesso di approfondire due aspetti assai diversi dell'accessibilità. La Nuova Diga Foranea è l'investimento che consentirà al Porto di Genova di accogliere navi di dimensioni maggiori e di essere più raggiungibile e competitivo nello scenario portuale Mediterraneo, il Tunnel della Val Fontanabuona è un'opera attesa da molto tempo per far uscire un'area interna da una condizione di isolamento che ne pregiudica lo sviluppo.

Nel **Levante** si è manifestata la situazione più critica con il confronto sul progetto di raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese. Anche questa è un'opera il cui completamento è atteso da molto tempo. Il collegamento è strategico per l'intero territorio spezzino. I ritardi accumulati e l'incertezza delle risorse necessarie richiedono un'azione politica congiunta da parte delle istituzioni locali di tutti i territori interessati della Liguria, della Toscana e dell'Emilia-Romagna

In aggiunta a questi temi si è puntata l'attenzione anche sul futuro dell'assetto societario della società di gestione dell'**aeroporto di Genova** e sulle potenzialità di sviluppo dell'unico aeroporto regionale.

CONSIDERAZIONI FINALI

In sintesi, il monitoraggio degli interventi prioritari e gli incontri con i gestori hanno evidenziato le tre principali sfide:

- **Tempi di realizzazione**: nonostante l'urgenza percepita, i tempi per la realizzazione di grandi opere rimangono lunghi. Questo è dovuto tanto alle difficoltà progettuali derivanti alla conformazione montagnosa del territorio, quanto alla disponibilità di risorse economiche
- **Nuove opere**: opere che costituiscono nuovi collegamenti, anche con funzione di viabilità alternativa o di alleggerimento rispetto alle vie di comunicazioni attuali, come la Bretella Carcare Predosa e il Tunnel della Val Fontanabuona sono ferme a diverse fasi di progettazione e la problematica spesso è nella lunghezza gli iter autorizzativi.
- **Finanziamenti e sostenibilità economica**: sebbene il PNRR e il commissariamento rappresentino una spinta decisiva per molte opere, la continuità dei finanziamenti e la sostenibilità economica a lungo termine rimangono un fattore critico, soprattutto per i progetti che non rientrano direttamente nei piani di ripresa nazionali o europei, come nel caso della Pontremolese.

Con la sua azione attraverso il Programma Infrastrutture il sistema camerale è diventato soggetto attivo nello sviluppo delle infrastrutture. Agendo come voce autentica e autorevole delle imprese, le Camere di Commercio si pongono come **interlocutore privilegiato e proattivo verso le istituzioni e verso i gestori delle infrastrutture**, per una completa condivisione e la certezza sull'utilità delle opere per il sistema Italia.

Al centro dell'azione camerale c'è l'elaborazione e l'aggiornamento costante del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali». Non si tratta di un mero elenco di opere desiderate, ma di un documento frutto di **analisi approfondite e dati concreti**, che traduce le esigenze del tessuto produttivo in raccomandazioni chiare e argomentate per la politica.

Lo dimostra il fatto di aver esteso nel monitoraggio anche opere avviate per cui sembrano certe la disponibilità di risorse e una data di termine. L'intento del sistema camerale è di tenere viva l'attenzione, producendo un'informazione aggiornata all'utenza rappresentata dalle imprese affinché queste possano organizzare la propria attività sulla base di dati certi.

Attraverso incontri, tavoli tecnici e audizioni, si lavora per superare gli ostacoli burocratici e finanziari, coordinare gli sforzi e assicurare che la programmazione delle opere risponda concretamente alle necessità del territorio. Questa **capacità di fare rete** e di mediare è fondamentale in un contesto complesso come quello ligure.

Programma Infrastrutture

finanziato dal Fondo di Perequazione 2023-2024
di Unioncamere italiana



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE

Si ringraziano Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Concessioni del Tirreno spa, Autostrada dei Fiori spa, Autostrade per l'Italia spa, Commissario Straordinario di Governo per il raddoppio della linea Pontremolese, RFI per il loro prezioso contributo alla realizzazione di questo documento.

Report realizzato dalle CCIAA di Genova
e Riviere di Liguria Imperia La Spezia Savona
con il supporto tecnico scientifico di

