

**Competitività.** Rapporto Oti Nord-Ovest sull'avanzamento delle infrastrutture - Passi in avanti decisivi solo per 14 dossier su 48

Opere strategiche al rallentatore

Il Terzo valico e l'alta velocità Brescia-Verona non saranno pronti entro il 2021

Marco Morino

MILANO

Grandi opere, il Nord-Ovest arranca. I finanziamenti pubblici scarseggiano mentre il ricorso a forme alternative di credito - cioè al project financing con il coinvolgimento dei privati nella realizzazione delle infrastrutture - resta largamente insufficiente. E anche sul fronte dello snellimento burocratico i segnali non sono confortanti.

Questo, in sintesi, il messaggio che affiora dal rapporto Oti-Nord Ovest 2016 sullo stato di avanzamento delle infrastrutture nell'area più industrializzata del Paese. Il rapporto - aggiornato annualmente da Assolombarda, Unione industriale di Torino e Confindustria Genova - verrà presentato lunedì 7 marzo, a Milano, al convegno di apertura della Mobility conference, l'appuntamento su mobilità e infrastrutture promosso da Assolombarda e Camera di commercio di Milano.

Quest'anno il rapporto è di particolare interesse perché si colloca come passaggio intermedio verso l'obiettivo

2021, indicato nel rapporto del 2011 come anno di completamento della maggior parte delle opere monitorate dall'Oti (Osservatorio territoriale infrastrutture).

In linea generale, l'Oti evidenzia come la maggior parte delle opere osservate stia avanzando con grande lentezza. Pur confermando il 2021 come un traguardo realistico per il completamento di molte opere, il rispetto dei programmi inizialmente ipotizzati rimane in larga misura disatteso. Dal 2011, infatti, su 48 opere monitorate solo 14 hanno avuto avanzamenti decisivi, mentre altre 14 sono rimaste sostanzialmente ferme. Le rimanenti 20 hanno fatto passi in avanti, ma inferiori rispetto alle attese.

Basti citare che la parte del Corridoio Mediterraneo ferroviario che interessa il Nord-Ovest (Lione-Torino-Milano-Verona) negli ultimi cinque anni ha visto l'avvio dei lavori solo per il 32% delle tratte ancora da realizzare, ossia i 58 chilometri della tratta AV/AC Treviglio-Brescia.

Se guardiamo alla parte au-

tostradale, sono stati completati solo 62 chilometri sui circa 133 chilometri di potenziamenti che al 2011 dovevano ancora essere realizzati, pari al 47% del totale. Allo stesso modo, in cinque anni sono stati aperti al traffico 96 chilometri sui 210 chilometri complessivi del sistema Pedemontano del Nord-Ovest, pari al 46% del totale.

Fra le opere in corso di realizzazione, ma che saranno pronte ben oltre la data simbolo del 2021, si citano le linee Alta velocità Torino-Lione e Brescia-Verona, il Terzo Valico dei Giovi, il completamento della Pedemontana lombarda, il raddoppio dei trafori stradali del Frejus e del Tenda, la gronda autostradale di Ponente del nodo di Genova (ancora in fase progettuale).

Dal quadro d'insieme tracciato dal rapporto emergono le criticità che hanno inciso negativamente sull'avanzamento delle opere infrastrutturali monitorate, riconducibili all'ottenimento del consenso sociale e politico, alla disponibilità di adeguate risorse finanziarie e alla gestione di nodi progettuali com-

plessi. Ma è soprattutto sul fronte dei finanziamenti che l'auspicata evoluzione verso il ricorso a forme alternative di credito, come il partenariato pubblico-privato e il project-financing, non si è concretizzata in strategie per sostenere lo sviluppo infrastrutturale dell'intero Paese. E tantomeno dal fronte della tanto agognata semplificazione procedurale sono arrivati segnali confortanti.

Se alcune grandi opere procedono a passo di lumaca, ve ne sono altre che si candidano a rispettare la scadenza del 2021, anche se non c'è la certezza che arrivino puntuali al traguardo. Tra queste: il completamento del potenziamento dell'autostrada Torino-Milano; il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa; la linea ferroviaria Arcisate-Stabio per l'accessibilità a Malpensa; il completamento della strada Rho-Monza; la tratta AV/AC Treviglio-Brescia; gli adeguamenti tecnologici sulle linee ferroviarie di addeuzione al Gottardo; il completamento della piattaforma "Maersk" del porto di Savona-Vado.

© R. PRODUZIONE RISERVATA

MOBILITY CONFERENCE

Lunedì lo studio realizzato annualmente dall'Osservatorio sarà discusso durante i lavori dedicati a trasporti e logistica in programma a Milano



Le priorità. Bifulco (Assolombarda): meglio concentrare le risorse sui progetti fondamentali

«Più selettivi nei dossier da finanziare»

MILANO

Ci sono almeno quattro opere che Rosario Bifulco, consigliere incaricato di Assolombarda per la competitività territoriale, indica come urgentissime per la mobilità del Nord-Ovest: primo, migliorare le connessioni con l'autostrada Brebemi nel nodo di Brescia. «È una situazione paradossale: arrivati a Brescia con l'autostrada A4 non si capisce come raggiungere la Brebemi - dice Bifulco -. Da tempo auspichiamo un accordo tra i concessionari per risolvere questo problema». Poi il completamento della Pedemontana lombarda e dell'anello stradale tra l'aeroporto di Malpensa, la tangenziale Ovest di Milano e Vigevano. Infine un quarto intervento: «L'adeguamento delle rete

ferroviaria italiana in vista dell'ultimazione del nuovo tunnel di base del Gottardo, in Svizzera. Se ne parla poco - dice Bifulco - eppure è un intervento di importanza enorme, perché metterebbe in relazione la rete dei porti liguri con i con grandi mercati di sbocco del Nord Europa, permettendo per esempio al porto di Genova di fare concorrenza a Rotterdam o Anversa».

Secondo i piani di Rfi (gruppo Fs), in vista del 2020, quando sarà in funzione l'in-

MEDIO PERIODO

Per le imprese dell'area riveste un'importanza enorme in chiave futura l'adeguamento ferroviario in funzione del Gottardo

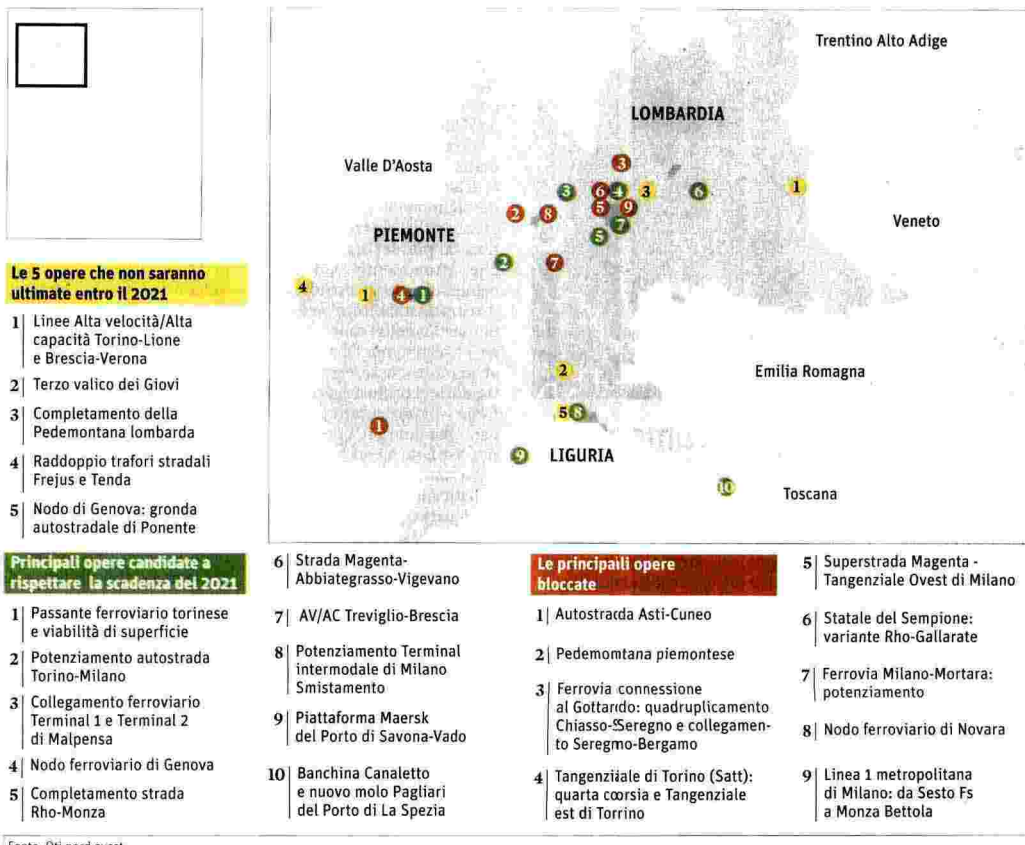
tera linea Gottardo-Ceneri (corridoio Reno-Alpi), la rete ferroviaria sul versante italiano risulterà potenziata attraverso un adeguamento tecnologico della tratta Chiasso-Monza-Milano. Con questi interventi Rfi conta di rispondere alle esigenze di crescita della domanda almeno fino al 2030. Oltre tale orizzonte, cioè in un futuro remoto, si colloca il progetto di quadruplicamento Chiasso-Seregno (alta velocità Milano-Lugano). «In generale - commenta Bifulco scorrendo i dati contenuti nel rapporto Oti - non possiamo essere soddisfatti: 14 opere bloccate su 48 monitorate non è un bel risultato. Noi sosteniamo da tempo che, vista la scarsità dei finanziamenti pubblici disponibili e i ritardi nella dif-

fusione del project financing, dobbiamo essere più selettivi nella scelta delle opere da finanziare. Bene fa il ministro Graziano Delrio a concentrare le risorse su pochi progetti strategici piuttosto che disperdere i fondi in mille rivoli. E infatti nella legge obiettivo l'elenco delle opere strategiche è crollato da 419 a 30». Infine Bifulco commenta positivamente, perché va nel solco indicato da Confindustria, il recente accordo tra le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia per lo sviluppo del sistema logistico e infrastrutturale del Nord-Ovest. «I problemi - dice il dirigente di Assolombarda - si risolvono solo ragionando in una logica di sistema».

M. Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mappa dei ritardi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.