

Infrastrutture, due cantieri su tre sono fermi o lavorano a singhiozzo

Osservatorio Oti Nord

Appello delle Confindustrie del Nord: la burocrazia frena le opere, serve semplificare

Veti e indecisioni politiche bloccano troppi progetti, come la Gronda di Genova

Marco Morino

Dal Nord manifatturiero arriva un messaggio forte e chiaro: circa il 70% delle grandi opere programmate (nuove linee ferroviarie, collegamenti stradali, sistemi di accessibilità a porti e aeroporti, potenziamento dei nodi logistici e del sistema dei valichi alpini) sono bloccati, oppure avanzano a fatica. Secondo l'osservatorio Oti (Osservatorio territoriale infrastrutture), nel 2020 su 68 progetti infrastrutturali monitorati in tutto il Nord Italia, 23 risultano completamente fermi (pari al 34%), 24 invece (35%) hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e solamente 21 (31%) hanno soddisfatto le aspettative. Un dato che allarma, poiché connettere il Nord con il resto d'Italia e con l'Europa è una responsabilità inderogabile.

La pandemia ha rallentato l'avanzamento di diverse opere. Ma pesano anche il mancato finanziamento di molti progetti, come nel caso delle ferrovie di adduzione ai tunnel svizzeri del Gottardo e del Lötschberg; la burocrazia legata alle procedure e ai processi decisionali, per esempio nelle opere di accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa; e il persistere di veti e indecisioni politiche su diversi progetti, come la Gronda di Genova. Sono invece proseguite secondo le aspettative le opere dove è stato forte il consenso politico, come il tunnel ferroviario del Brennero e le tratte di alta velocità Brescia-Verona e Verona-Padova. Per il Terzo valico dei Giovi, un'opera chiave per consentire al porto di Genova di competere ad armi pari con i grandi scali del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo), all'avanzamento del nuovo tunnel ferroviario tra Liguria e Piemonte, si contrappongono i ritardi nell'adeguamento della linea storica da Novi Ligure al confine con la Svizzera. Inoltre rimane drammatica la mobilità del trasporto merci (e in particolare dei trasporti eccezionali) sulla rete stradale esistente. Molto resta ancora da fare e se i fondi del Recovery plan, attraverso il Pnrr, rap-



Infrastrutture strategiche. Una veduta dei lavori in galleria per il collegamento alta velocità tra Torino e Lione

da Assolombarda, è stata presentata la nuova edizione del rapporto Oti, con una grande novità: l'osservatorio diventa Oti Nord. Nel 2001 nasceva Oti Nord Ovest, su iniziativa dell'Unione Industriale di Torino, Confindustria Genova e Assolombarda. Da quest'anno aderiscono all'Oti tutte le Confindustrie del Nord Italia: Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Trentino-Alto Adige e Veneto, dando al progetto un pieno respiro nazionale. Le sette regioni rappresentano 16 milioni di abitanti, 2,2 milioni di imprese, il 56% del Pil e il 70,4% dell'export italiano. Il Nord Italia costituisce una piattaforma unica di rilancio del Pa-

ese. L'obiettivo, dicono le imprese, deve essere quello di rafforzare, attraverso un sistema infrastrutturale integrato, i collegamenti tra Lombardia, Piemonte, Liguria, Veneto ed Emilia-Romagna che, insieme, rappresentano un grande «rettangolo produttivo nel cuore dell'Europa».

Il punto di partenza, afferma il presidente di Assolombarda Alessandro Spada, è semplificare le procedure: «Sul codice degli appalti - dice Spada - ci sarà da lavorare, da limare qualche regola, ma noi dobbiamo semplificare l'insieme dei pareri e delle autorizzazioni», che sono il vero ostacolo per i cantieri. Parole condivise da Giovanni Mondini, presidente Confindustria Genova: «Semplificare è la parola d'ordine ed è la via più sicura per attivare, assieme ai finanziamenti pubblici, anche gli investimenti privati, indispensabili quando parliamo di grandi opere. Senza riforme il Pnrr non potrà pienamente decollare». Giorgio Marsiaj, presidente dell'Unione Industriale di Torino, parla di Tav Torino-Lione e lancia un appello a Rfi: «È urgente completare in tempi brevi la progettazione della tratta nazionale della Tave pubblicare i bandi per i lavori. Altrimenti rischiamo di arrivare al 2029 con un magnifico tunnel, che non porterà da nessuna parte». Chiude Enrico Carraro, presidente di Confindustria Veneto: «Dobbiamo considerare il Nord del Paese come area privilegiata di interconnessione con l'Europa per innescare processi virtuosi di mobilità sostenibile e di sviluppo della logistica. Attraverso le nostre regioni passano diversi corridoi europei, strategici sia per i passeggeri sia per le merci. È giusto, come stiamo facendo con Oti Nord, muoversi in una logica di sistema». Un pensiero va infine alle vittime

CONFINDUSTRIA

Traettino neo presidente in Campania

Luigi Traettino è il nuovo presidente di Confindustria Campania. Imprenditore edile, di 49 anni, casertano, succede a Vito Grassi. Traettino ha guidato la territoriale casertana fino a marzo, e rimarrà alla guida degli industriali campani per un triennio, fino al 2023. Alla presentazione pubblica dei risultati delle elezioni ha partecipato anche il Governatore della Campania, Vincenzo De Luca. «Dopo oltre un anno di sofferenze per tutti e in particolare per chi fa impresa - ha detto il neo eletto presidente nel ringraziare chi lo ha sostenuto - è necessario guardare avanti e ripartire». Ha poi posto l'accento sulla necessità di compattezza per avviare la ripresa: «Credo - ha proseguito - che la coesione tra tutti gli imprenditori campani debba essere la leva per lo sviluppo regionale». Traettino parla anche di un ampliamento del gap tra Nord e Sud, durante la crisi da Covid, soprattutto in termini di innovazione e digitalizzazione». Investimenti pubbli-

Le voci delle imprese



ENRICO CARRARO
Presidente di
Confindustria
Veneto



GIORGIO MARSIAJ
Presidente
dell'Unione
Industriale di
Torino



GIOVANNI MONDINI
Presidente di
Confindustria
Genova

presentano un'occasione imperdibile per recuperare il tempo perduto, senza le riforme di accompagnamento, in particolare le semplificazioni, anche questo strumento rischia di rivelarsi un'arma spuntata.

Ieri, in un evento online promosso



ALESSANDRO SPADA
Presidente di Assolombarda

della funivia Stresa-Mottarone, perché, dice Spada, «simili drammi non dovrebbero mai capitare e riempiono di dolore tutti noi». Investire in infrastrutture significa anche rendere un territorio più sicuro.

ci e privati, decollo delle Zes, nuovo rapporto con la Pa: sono i pilastri del suo programma.

— **Vera Viola**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA