

INFRASTRUTTURE

Allarme di Confindustria «Troppi lavori sono fermi»

di **Andrea Rinaldi**

Sessantotto progetti infrastrutturali nel Nord Italia. Ventitré completamente fermi (pari al 34%); 24 invece (35%) hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e solamente 21 (31%) hanno soddisfatto le aspettative. Colpa della pandemia Covid, dei mancati finanziamenti, della burocrazia e anche della politica che mette veti. Adesso che il Paese sta marciando verso la riapertura e la ripresa, le Confindustrie del Nord sferzano il governo, che sulla viabilità e i trasporti punterà il grosso delle risorse del Pnrr.

a pagina 9



Incompleta L'Asti-Cuneo è una delle opere ancora ferme che sarebbero fondamentali per l'economia del Piemonte

«Pedemontana, Asti-Cuneo e Tav sono in ritardo» L'allarme di Confindustria

Torino, fermi gli assi stradali da corso Marche alla Tangenziale Est

L'analisi

di **Andrea Rinaldi**

Sessantotto progetti infrastrutturali nel Nord Italia. Ventitré completamente fermi (pari al 34%); 24 invece (35%) hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e solamente 21 (31%) hanno soddisfatto le aspettative.

Colpa del Covid, dei mancati finanziamenti, della burocrazia e anche della politica che mette veti. Adesso che il Paese sta marciando verso la riapertura e la ripresa, le Confindustrie del Nord sferzano il governo, che sulla viabilità e i trasporti punterà il grosso delle risorse del Pnrr.

In Piemonte sono tre le opere con il semaforo rosso e tutte quante in capo a Rfi e Anas, dunque Ferrovie dello Stato. Si tratta della tratta **Torino-Bussoleno** all'interno della **Torino-Lione**; dell'**Asti-Cuneo** e della **Pedemontana**. A censirlo è il rapporto 2020 Osservatorio territoriale infrastrutture (Oti), allargatosi dal Piemonte al resto del Nord Italia, sette regioni che valgo-

no il 56% del Pil e il 70,4% dell'export italiani.

«Completare le infrastrutture - non solo fisiche, ma anche digitali - utili a connettere il Nord con il resto del Paese e con l'Europa è una responsabilità inderogabile. Penso, ad esempio, alla urgente necessità di ultimare la progettazione della tratta nazionale della Tav, di cui ancora in questi ultimi giorni si sta discutendo.



L'obiettivo è aumentare la produttività delle imprese e del nostro Paese in generale», ha affermato **Giorgio Marsiaj**, numero uno dell'Unione In-

dustriale Torino.

Della parte italiana della Tav si è detto, il progetto è bloccato e si rischia di tagliare fuori lo scalo merci di Orbasano. Per l'Asti-Cuneo sembra tutto a posto: c'è la concessione, l'ok dell'Ue, manca un pezzetto del tracciato che non è ancora stato progettato, circa 7 chilometri, perché prima era previsto un passaggio in

galleria, ora cassato perché economicamente non conveniente. Quanto alla Pedemontana (lotto A4-Biella, lotto Biella-Masserano, lotto Masserano-Ghemme detto Pedemontina, 15 chilometri in tutto) a fine 2020, si è ancora in attesa dell'autorizzazione archeologica da parte del Mi-bact, il quale dovrà certificare che sul tracciato non vi sono

tracce archeologiche di rilievo. Il rallentamento rischia di compromettere il finanziamento dell'opera (204 milioni).

Guardando invece alle città, nel dossier **Torino** presenta una situazione multiforme: piccoli passi avanti sulle linee metropolitane 1 e 2 e sul completamento del passante ferroviario, «del tutto fermi, invece, gli interventi che riguardano i grandi assi stradali (a partire dal nuovo corso Marche e dalla Tangenziale Est)». Quanto al sistema degli interporti, il più in dubbio è quello di Alessandria, di fatto il retroporto di Genova: il progetto per l'ammodernamento dello scalo è stato finanziato dal Governo con 2 milioni di euro, nell'ambito del Decreto Genova, «ma sarà necessario reperire le risorse per la realizzazione», osserva l'analisi Oti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Completare le infrastrutture utili a connettere il Nord con il resto del Paese e con l'Europa è una responsabilità inderogabile