

Opere strategiche sei su tredici accumulano ritardi o sono in stallo

Il monitoraggio 2020 dell'Osservatorio Oti degli industriali
Pedemontana, terza corsia A4, Tav Verona-Padova a rilento

Appello al governo
dalle Confindustrie
del Nord
«La burocrazia
rallenta l'esecuzione
e le manutenzioni»



Carraro: «Il Pnrr
è una grande
occasione
però il "cuore"
non sta nei soldi
ma nelle riforme»

Matteo Marian /

VENEZIA

Il semaforo giallo o rosso si accende per sei opere su 13. Certo, guardando il bicchiere mezzo pieno si può dire che i cantieri di sette infrastrutture strategiche per il Nordest su tredici marciano secondo le at-

tese. Il problema, come sempre, è capire però come sono maturate queste attese. Visto che nel mazzo di ciò che unanimemente si ritiene indispensabile per lo sviluppo infrastrutturale del territorio ci so-

no cantieri che hanno aperto nel 2010 e progetti ante 2000.

È in tale contesto - tracciato dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord (Oti Nord) 2020 - che vanno in-



quadrati i numeri: sulle 13 infrastrutture strategiche per il Nordest, sei sono in ritardo tra stallo dei lavori o avanzamento inferiore alle attese. Ovvero il 46%, con – in particolare – due in stallo (potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e l'intercon-

nessione Verona Nord e ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13) e quattro con un avanzamento dei lavori inferiore alle attese: ampliamento della A4 Quarto d'Altino – Villesse-Sistiana; Pedemontana Veneta; raccordo autostradale A22 Fontevivo–Nogarole Rocca; linea ferroviaria alta velocità – alta capacità Verona-Padova.

La ventesima edizione dell'Osservatorio, grazie all'adesione (per la prima volta) di tutte le Confindustrie del

Nord Italia, amplia il monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti a 68 infrastrutture strategiche per questa parte del Paese. Ad Assolombarda, Confindustria Genova e **Unione Industriale di Torino** – promotori dell'analisi – si aggiungono Confindustria Emilia-Romagna, Confindustria Friuli Venezia Giulia, Confindustria Liguria, Confindustria Lombardia, Confindustria Piemonte, Confindustria Trento, Assoimprenditori Alto Adige e Confindustria Veneto, dando al progetto un respiro nazionale.

«C'è da chiedersi, innanzitutto, come mai ci abbiamo messo 20 anni per fare sistema» ha commentato Enrico Carraro, presidente degli industriali veneti. «Oti Nord è la naturale evoluzione del progetto Oti Nord Ovest. Confindustria Veneto, insieme alle altre Confindustrie regionali del Nordest, ha voluto esserci perché riteniamo che sia fondamentale, in una logica di sistema, 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 infatti diversi corridoi europei che garantiscono

ENRICO CARRARO
PRESIDENTE
DI CONFINDUSTRIA VENETO

1 collegamenti est-ovest e

nord-sud, favorendo l'integra-

zione di relazioni e filiere produttive rilevanti per tutta Europa e garantendo gli indispensabili flussi di merci, materie prime, componentistica, necessarie a tutto il sistema paese e a tutta l'Unione Europea».

Il quadro complessivo che emerge al Nord è che, nel 2020, su 68 progetti infrastrutturali monitorati, 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. Da qui le priorità rivolte al Governo: completare i corridoi europei, agevolare la mobilità del trasporto merci, semplificare la burocrazia che rallenta l'esecuzione e la manutenzione di opere centrali. «Il Pnrr è una grande occasione» ha concluso Carraro. «Attenzione, però, a focalizzare l'attenzione solo sulle risorse messe a disposizione, perché la vera svolta arriva unicamente con le riforme. Le frenate sul Dl Semplificazioni? Preoccupano perché denotano una visione ottocentesca sull'impresa e sugli imprenditori di una parte della politica». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA