

# Pressing sulle infrastrutture al palo Confindustrie del Nord: sbloccarle

## Passante, Sfm e autostrade, tutto quello che non va in Emilia

### L'Osservatorio

Le Confindustrie del Nord unite per spingere le infrastrutture ancora al palo. E in Emilia-Romagna, a rimanere sulla carta, a causa di lungaggini di vario genere, sono sempre le stesse: il Passante — ritenuto strategico quanto meno a livello nazionale insieme a tutto il sistema viario metropolitano — la bretella Campogalliano-Sassuolo e l'autostrada regionale Cispadana. Queste, almeno, le opere principali, perché nel rapporto redatto dagli industriali si segnalano altri rallentamenti. Un progetto ormai dimenticato, in corso di totale revisione in seguito all'introduzione del piano per il tram, è in effetti il completamento del Sistema Ferroviario Metropolitano tra Bologna e l'hinterland. Ma anche su alcuni tratti della A13 e della A14 si denunciano cantieri mai partiti, che finiscono per rendere difficoltoso e congestionato un traffico di merci e persone in continua crescita e trasformazione.

Questi ed altri rilievi sono contenuti nell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord (Oti), giunto ormai alla ventesima edizione a cui quest'anno aderiscono tutte le

Confindustrie del Nord, insieme ai promotori Assolombarda, Confindustria Genova e **Unione Industriali Torino**. Anche Confindustria Emilia-Romagna, dunque, partecipa per la prima volta accanto ad altre sette associazioni dalla Liguria al Friuli. Basato su uno studio approfondito dello stato dell'arte al 2020, il report incalza in sostanza il governo ad approfittare anche delle risorse del Recovery Fund per

accelerare il completamento delle infrastrutture considerate funzionali al «rilancio economico del Paese». Uno sblocco in realtà più volte sollecitato come scelta strategica «per la competitività del Nord».

In sostanza, su 68 progetti infrastrutturali monitorati in tutta l'Italia settentrionale, 23 risultano completamente fermi (ovvero il 34% del totale), 24 invece (35%) hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e solamente 21 (31%) hanno soddisfatto le aspettative. Tra i virtuosi figurano l'Aeroporto Marconi e il Porto di Ravenna. Il primo, malgrado il fermo imposto dalle restrizioni anti Covid, sta portando avanti un piano di investimenti da 150 milioni

per l'ampliamento dello scalo dal 2023 al 2030. È partito bene anche l'hub a Ravenna, anche se, si legge in altre parti dell'indagine, è il resto della rete dei trasporti nazionali a non permettere un accesso agevole e sufficientemente veloce ai porti. Promosso il rafforzamento ferroviario in particolare del collegamento Bologna-Rimini. Bocciato, invece, lo stato di avanzamento del Passante «ancora in via di perfezionamento». Cartellino rosso agli stop imposti a tutti gli interventi autostradali (ulteriormente procrastinati dallo stallo a livello nazionale sulle concessioni ad Autostrade) e alla sospensione delle procedure per il completamento del Sfm bolognese.

L'obiettivo del pressing, sintetizza Alessandro Spada, presidente di Assolombarda, «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»»

Luciana Cavina

luciana.cavina@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il report

● L'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord (Oti), è giunto alla ventesima edizione. Quest'anno aderiscono per la prima volta tutte le Confindustrie del Nord, compresa l'Emilia-Romagna insieme ai promotori Assolombarda, Confindustria Genova e **Unione Industriali Torino**

