

Infrastrutture “al palo”, Unione industriali Torino: nel 2020 avanzano solo il 31% dei progetti nel Nord Italia

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.

Tra le cause, oltre alla pandemia, si riscontra il mancato finanziamento di molti progetti, come nel caso delle ferrovie di adduzione ai Tunnel svizzeri del Gottardo e del Loetschberg; 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 e il collegamento stradale Vigevano-Malpensa.

Sono invece proseguite secondo le aspettative le opere dove è stato forte il commitment politico come il tunnel ferroviario del Brennero e le tratte di alta velocità Brescia-Verona e Verona-Padova.

Sono alcune delle principali evidenze contenute nell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord (OTI Nord), giunto alla 20° edizione. Quest'anno l'Osservatorio, grazie all'adesione – per la prima volta – di tutte le Confindustrie del Nord Italia, amplia il monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali strategici di questa parte del Paese, proponendo soluzioni per affrontare le criticità esistenti.

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.

I risultati di OTI Nord sono stati presentati questa mattina nel corso dell’evento “Il futuro delle infrastrutture per un’Europa più vicina”, trasmesso in live streaming su “Genio & Impresa”, webmagazine di Assolombarda. L’appuntamento è stato anche l’occasione per rimarcare il ruolo delle infrastrutture per il rilancio economico del Paese e per portare all’attenzione del Governo la necessità di fare scelte strategiche per la competitività del Nord.

Al dibattito hanno preso parte Alessandro Spada, Presidente di Assolombarda; Giorgio Marsiaj, Presidente Unione Industriale di Torino; Enrico Carraro, Presidente Confindustria Veneto; Giovanni Mondini, Presidente Confindustria Genova. Tra gli altri relatori: Umberto Lebruto, Amministratore Delegato FS Sistemi Urbani; Vittorio Biondi, Direttore Politiche Industriali e Competitività del Territorio Assolombarda; Armando Brunini, Amministratore Delegato SEA Aeroporti di Milano; Marco Bucci, Commissario straordinario per la Ricostruzione e Sindaco di Genova; Matteo Gasparato, Presidente UIR – Unione degli Interporti Riuniti; Guido Ottolenghi, Presidente Comitato Tecnico Logistica e Trasporti, Confindustria; Mario Virano, Direttore Generale TELT.

“Non dovrebbero mai capitare drammi come quello della funivia Stresa-Mottarone. L’investimento nelle infrastrutture deve essere una priorità per lo sviluppo del territorio che, per essere realmente vivibile, competitivo e attrattivo, deve puntare ad essere sempre più sicuro e connesso. In questo scenario, il Nord Italia, al centro della grande manifattura europea, gioca un ruolo fondamentale di traino – ha dichiarato Alessandro Spada, Presidente di Assolombarda -. L’obiettivo 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”. Una piattaforma unica di rilancio del Paese.

È dunque fondamentale valorizzare la grande occasione del PNRR, dimostrando capacità di esecuzione rispetto alle opere strategiche e contrastando la burocrazia per realizzarle. Da questo punto di vista, un primo importante banco di prova riguarderà le infrastrutture previste per le Olimpiadi di Milano-Cortina, una straordinaria opportunità di crescita e di innovazione per i nostri territori. Infine, per promuovere un Paese davvero integrato, propongo di costruire un monitoraggio di sistema anche per le infrastrutture digitali, che sono condizione essenziale per lo sviluppo”.

“L’Osservatorio è nato vent’anni fa per divulgare i programmi, le strategie, i progetti e le priorità relativi alle infrastrutture – ha sottolineato Giorgio Marsiaj, Presidente dell’Unione Industriale di Torino -. Lo scopo è da sempre sensibilizzare e stimolare i soggetti politici ed economici, affinché i programmi vengano pianificati e gli interventi realizzati con adeguate risorse, con procedure trasparenti e nel rispetto dei tempi previsti e delle esigenze dei territori interessati.

Con l’ampliamento dell’Osservatorio a tutto il Nord Italia, il progetto assume un respiro nazionale. È un passo molto importante nella direzione di creare un sistema competitivo e sostenibile di tutte le infrastrutture della mobilità, collegando in modo efficiente tra di loro e con il resto dell’Europa aree strategiche per l’economia italiana. 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”.

«OTI Nord è la naturale evoluzione del progetto OTI Nord Ovest – ha commentato Enrico Carraro, Presidente Confindustria Veneto – Confindustria Veneto, insieme alle altre Confindustrie Regionali del Nord Est, 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 i collegamenti est-ovest e nord-sud, favorendo l’integrazione 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.»

“Nel nostro Paese i tempi che intercorrono tra la progettazione di un’opera e la sua realizzazione sono estremamente lunghi – ha sottolineato Giovanni Mondini, Presidente Confindustria Genova -. Terzo Valico ferroviario e Gronda di Ponente, le due principali opere infrastrutturali attese dal nostro territorio e, in generale, da tutto il nord ovest, sono state concepite quando i traffici su gomma e via ferro, sia di merci che di persone, erano ben inferiori agli attuali.

La fine lavori del Terzo Valico è slittata al 2024; della Gronda di Ponente, invece, non sono stati ancora aperti i cantieri. Il nodo metropolitano genovese e in particolare la rete autostradale ligure – già fortemente “stressati” dall’agosto del 2018 a seguito del crollo del ponte Morandi, sull’autostrada A10 Genova-Ventimiglia, e dal crollo di un viadotto sull’autostrada A6 Savona-Torino, avvenuto il 24 novembre 2019 – sono stati interessati nel corso del 2020 da importanti lavori di manutenzione che ne hanno fortemente limitato la capacità e percorribilità.

Urgenti e indifferibili interventi sui viadotti gravemente ammalorati e nelle gallerie ritenute non rispondenti agli standard europei hanno determinato nell'estate scorsa chiusure giornaliere e notturne della rete, nonché gravi limitazioni per massa e sagoma imposte dai concessionari autostradali con conseguenti congestionamenti sia della rete autostradale che di quella ordinaria, sulla quale si è inevitabilmente riversato il traffico sia leggero che pesante”.

“Il Rapporto OTI Nord è un formidabile strumento di ragionamento sullo stato delle infrastrutture e sulla loro programmazione – ha osservato Guido Ottolenghi, Presidente Comitato Tecnico Logistica e Trasporti di Confindustria –. Il sistema produttivo italiano, e i milioni di famiglie che ne traggono sostentamento, ha bisogno di un'ottima logistica per approvvigionarsi e per inviare le merci prodotte ai mercati di destinazione.

Per questo serve ammodernare strade e ferrovie, interporti e aeroporti, snodi ferroviari e porti marittimi. Lo stato di avanzamento dei progetti già adottati è modesto e, inoltre, servirebbe elaborarne di nuovi. Per progredire occorre dialogo tra decisori politici e ceto produttivo, molta e costante buona volontà e migliori regole di attuazione. Infatti, molti ritardi sono dovuti proprio a complessità a livello amministrativo e giudiziario. Il PNRR si ripropone di affrontare alcuni di questi temi, ma non tutti, quindi occorre mantenere viva la visione complessiva del sistema infrastrutturale e logistico”.

Come si legge nell'OTI Nord, rimane drammatica la mobilità del trasporto merci – e in particolare dei trasporti eccezionali – sulla rete stradale esistente. La mancata programmazione delle chiusure di tratte stradali e autostradali ai mezzi pesanti per i necessari lavori di ammodernamento e manutenzione ha paralizzato e continua a paralizzare la circolazione in Liguria.

Ne derivano conseguenze pesanti, come l'aumento, anche di un terzo, dei costi dei trasporti e della logistica da e per i porti liguri e l'incremento, di circa sei volte, del tempo impiegato dai trasporti eccezionali in partenza da Genova per raggiungere il Terzo Valico, vista l'inutilizzabilità della strada statale dei Giovi. Anche nelle altre Regioni non è garantita la continuità degli itinerari stradali, in particolare laddove limitazioni al transito su ponti e viadotti impediscono la possibilità di passare da una Regione all'altra e di raggiungere i porti di partenza dei manufatti eccezionali come quelli di Marghera e Ravenna.

Per quanto riguarda le opere di potenziamento dei grandi assi stradali, che consentirebbero di garantire itinerari merci sicuri, si evidenzia un grave ritardo. Delle 15 opere monitorate, solamente il 20% (quindi 3 opere) sono proseguite secondo le aspettative, mentre il rimanente 80% ha visto avanzamenti inferiori alle attese o è rimasto fermo. In particolare, sono rimasti fermi i potenziamenti autostradali connessi al nodo politico non ancora sciolto della revoca o meno delle concessioni autostradali come, ad esempio, la Gronda di Ponente di Genova e i potenziamenti autostradali lungo la A13 e la A14.

Inoltre, risultano in sofferenza i nodi infrastrutturali delle città metropolitane del Nord. Sulle 26 opere monitorate, 22 (l'84%) non hanno avuto avanzamenti oppure hanno avuto avanzamenti inferiori a quelli previsti. In particolare, è rimasto fermo il 33% dei progetti di linee metropolitane, il 40% dei nodi ferroviari, il 50% dei nodi viari.

Anche le opere afferenti alle reti TEN-T, che permettono all'Italia sia di rimanere agganciata ai grandi flussi europei sia di raggiungere gli obiettivi di sostenibilità previsti dal Green Deal Europeo (ovvero trasferire il 75% delle merci trasportate su ferrovia), vanno avanti a rilento. Delle 15 opere riguardanti i grandi assi ferroviari, 6 sono avanzate secondo le aspettative (il 40%), mentre 7 (il 47%) sono

rimaste sostanzialmente ferme e le altre hanno avuto avanzamenti inferiori alle attese. In particolare, se sono andate avanti le opere lungo il Corridoio Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo, hanno subito ritardi quelle poste lungo il Corridoio Reno-Alpi così come la ferrovia del Ponente Ligure e il corridoio plurimodale Tirreno Brennero (TI.BRE). Analogamente è ferma la realizzazione del Passante di Bologna, della Bretella Campogalliano Sassuolo e della Cispadana.

Infine, tra le priorità condivise dai promotori di OTI Nord, c'è il completamento di alcune opere strategiche per il territorio, che si sarebbero dovute concludere tra la fine di quest'anno e il prossimo. Dalle opere di connessione ai valichi svizzeri lungo il Corridoio Reno-Alpi al nodo stradale di San Benigno, dal nodo ferroviario di Genova al completamento del servizio ferroviario metropolitano di Torino; dal potenziamento stradale tra Rho-Monza, la variante stradale Varesina e il prolungamento della metropolitana 1 a Monza; alla nuova strada Magenta-Abbiategrasso-Vigevano per quanto riguarda le connessioni all'aeroporto di Malpensa. Oltre al potenziamento del terminal intermodale di Milano Smistamento; alle opere di potenziamento infrastrutturale del porto di La Spezia, alla Pedemontana Veneta.