

Il rapporto dell'Osservatorio territoriale infrastrutture. Tra il 2001 e 2011 avviati progetti per 39 miliardi ma per il futuro pesano la «scarsità di risorse e problemi di consenso sociale»

Nord-Ovest, 10 anni tra ritardi e nuovi cantieri

Raoul de Forcade
GENOVA

Il sistema infrastrutturale del Nordovest mostra luci e ombre, con gap evidenti, come la mancata realizzazione di opere quali il terzo valico o la Torino-Lione ma anche notevoli passi avanti rispetto al passato. Su tutto, peraltro, gioca positivamente la convergenza di vedute delle associazioni industriali di Torino, Milano e Genova sulla necessità di procedere unite, insieme alle Regioni, nel considerarsi parte di una macroarea che supera i confini amministrativi e deve agire di comune accordo, per realizzare tutte le opere prioritarie.

È quanto emerso ieri dal dibattito sviluppatosi intorno alla presentazione del rapporto *Le infrastrutture per il Nordovest 2001-2011 - dove eravamo, dove siamo*, compilato dall'Oti, l'Osservatorio territoriale infrastrutture, creato 10 anni fa dalle associazioni confindustriali di Torino, Milano e Genova. Un con-

fronto nel corso del quale non sono mancati spunti polemici in merito alla proposta, ribadita dal presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando, di considerare come possibile alternativa alla Torino-Lione (se per questa mancassero le risorse o fosse bloccata dagli op-

positori in Val Susa) una linea ferroviaria che passa per Nizza, Ventimiglia e Genova, per poi salire a Milano attraverso il terzo valico. Un'ipotesi avversata sia dal presidente dell'Unione industriale di Torino, Gianfranco Carbonato, sia dall'assessore regionale piemontese ai trasporti, Barbara Bonino, e respinta anche presidente di **Confindustria Genova, Giovanni Calvini**.

Carbonato ha definito addirittura «follia pura» quel piano. «Vorrei - ha proseguito - che si evitasse di sollevare contrasti tra sistemi e progetti che tra loro non sono in competizione. Dobbiamo trovare le risorse per fare sia il terzo valico che la Torino-Lione». E la Bonino ha aggiunto: «Ormai le decisioni sono assunte e si va avanti».

Nel rapporto Oti, si legge che «il monitoraggio condotto su nove sistemi infrastrutturali e 42 opere ha messo in luce come molti passi siano stati compiuti nella direzione voluta: nel 2001 ben 21 interventi erano soltanto alla fase di semplice previsione programmatica, mentre altri 11 disponevano esclusivamente di una progettazione preliminare. Nel 2011, le opere della prima categoria si sono ridotte a una, mentre, nel decennio, si sono aperti i cantieri per 27 infrastrutture, sei delle qua-

li sono già entrate in esercizio».

Si tratta nel complesso, spiega il rapporto, di un processo «finanziariamente imponente, pari a un impegno stimato di oltre 56 miliardi di euro, dei quali circa 39 relativi alle opere di cui si è avviata la fase realizzativa. Tra le più rilevanti conclusioni ed entrate in esercizio nel corso del decennio, oltre al passante ferroviario di Milano, ad alcune opere connesse all'apertura dell'aeroporto di Malpensa e al prolungamento delle reti delle metropolitane, va ricordata l'apertura della nuova linea ferroviaria alta velocità e capacità Torino-Milano».

Al contempo, molti sono i cantieri ancora aperti o in fase di apertura. «Tra questi - sottolinea il rapporto - la Brebemi (Brescia-Bergamo-Milano), la Pedemontana lombarda, gli interventi sui nodi ferroviari di Milano, Torino e Genova, una serie di opere connesse all'or-

ganizzazione dell'Expo 2015 e al miglioramento dell'accessibilità stradale al capoluogo lombardo, il raddoppio della linea costiera del Ponente ligure, il potenziamento della ferrovia pontremolese». E il processo «sconta ancora numerosi ritardi, slittamenti nei cronogrammi e criticità che restano da superare per completare nei tempi

previsti il quadro degli interventi». Senza contare «problemi di consenso sociale, di disponibilità delle necessarie risorse finanziarie e di vincoli progettuali».

In ogni caso, il rapporto Oti prevede, per il 2021, la realizzazione «della quasi totalità delle opere infrastrutturali monitorate» e, tra l'altro, «il completamento della linea ferroviaria Torino-Milano-Veneta, con i collegamenti verso Lione e il Brennero» nonché «la realizza-

zione del terzo valico dei Giovi e dei collegamenti verso i valichi alpini del Lötschberg e del Gottardo». Una previsione che non persuade del tutto Calvini: «Aspettiamo il terzo valico da 11 anni - ha detto - e in parte ora è già finanziato. Ma crederò al suo completamento solo quando lo vedrò».

Il presidente di Assolombarda, Alberto Meomartini ha, invece, posto l'accento sulla necessità, affinché il capitale privato possa partecipare alla realizzazione delle opere infrastrutturali, che siano stabilite «regole certe» e che si consideri il Nordovest come un territorio che «va al di là dei semplici confini amministrativi ed è composto da diverse Regioni, ciascuna libera nell'esercizio delle proprie funzioni, ma con un obiettivo comune».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OPERE AL VIA

Tra gli interventi «aperti» quelli legati a Expo 2015, la Brebemi e la Pedemontana «Per poter rispettare i tempi ci sono criticità da superare»

LA POLEMICA

Burlando rilancia l'idea di una linea ferroviaria come alternativa alla Torino-Lione Carbonato (Industriali di Torino): «Follia pura»

