

# Addio al rilancio senza le grandi opere

**LE ECONOMIE CHE VIAGGIANO SULL'ASSE GENOVA, MILANO E TORINO SONO OGGI PIÙ CHE MAI LEGATE AL COMPLETAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE FONDAMENTALI PER DARE RESPIRO AI TRAFFICI E AL BUSINESS DI MILIONI DI IMPRESE REGIONALI**

**Vito De Ceglia**

*Milano*

Che fine ha fatto la "santa alleanza" tra Genova, Milano e Torino, l'asse di ferro che avrebbe dovuto far da volano al triangolo industriale più sviluppato d'Italia? Sono trascorsi dieci anni da quel progetto, lanciato in pompa magna dalle tre rispettive Camere di Commercio, e sposato da tutti i protagonisti del mondo politico e imprenditoriale di allora. Dieci anni sono tanti, un'eternità per una macro-regione, quella del Nord-Ovest, che si candidava a diventare la più grande piattaforma logistica del Sud Europa e il terminale dei traffici del Mediterraneo verso il Nord Europa. Un'area dove è concentrato una dei più importanti "polmoni" produttivi d'Europa e del mondo: 15 milioni di abitanti, 1.600.000 imprese (26% delle imprese italiane), 7.400.000 occupati (30% dell'occupazione nazionale); 32% del Pil, 41% dell'export e 50% dell'import italiano.

A dieci anni di distanza, il bilancio sullo stato dell'arte del sistema logistico del Nord-ovest è in chiaro scuro. La verità è che buona parte delle aspettative della "santa alleanza" sono state

disattese: ritardi, scarsità di finanziamenti, localismi hanno in parte bloccato molti cantieri. Ora, però, la macchina del grande rilancio sembra essersi rimessa in moto. Almeno è questo lo scenario che emerge nel rapporto "Le Infrastrutture per il Nord-ovest 2001-2011: dove eravamo, dove siamo" redatto dall'Osservatorio territoriale infrastrutture (Oti), creato nel 2001 dalle associazioni confindustriali di Torino, Milano e Genova.

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 quali sono già entrate in esercizio».

Sitrattra 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 concluse 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'aper-

tura della nuova linea ferroviaria alta velocità e capacità Torino-Milano».

Nel frattempo, molti sono i cantieri in fieri o in fase di apertura. «Tra questi — osserva 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'organizzazione 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' questo un processo che «sconta ancora numerosi ritardi, slittamenti nei cronogrammi e criticità che restano da superare per completare nei tempi previsti il quadro degli interventi». Le note dolenti sono, però, anche i «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».

«Il completamento della linea ferroviaria Torino-Milano-Verona, con i collegamenti verso Lione e il Brennero», e «la realizzazione del terzo valico dei Giovi e dei collegamenti verso i valichi alpini del Lötschberg e del Gottardo».

Un capitolo a parte merita il caso della Torino-Lione, la cui opera peraltro di recente è stata al centro di polemiche. Una su tutte: quella sollevata dal gover-

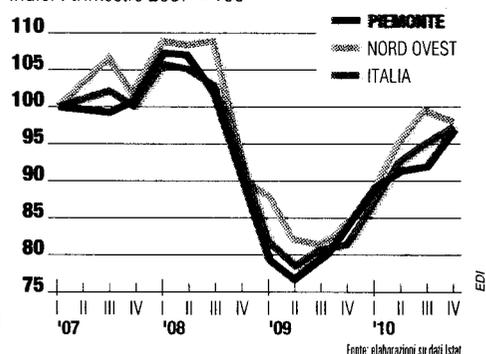
natore della Liguria, Claudio Burlando, che ha considerato come possibile alternativa a questa infrastruttura, nel caso in cui non ci fossero le risorse necessarie o l'opera fosse ostaggio degli oppositori No Tav, una linea ferroviaria che potesse collegare Nizza, Ventimiglia e Genova, poi congiungersi con Milano attraverso il terzo valico. Un'ipotesi che non ha trovato consensi ma solo critiche, a partire dall'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, Barbara Bonino («ormai le decisioni sono state assunte, e si va avanti»), per finire al presidente di Confindustria Genova, Giovanni Calvini, e a quello di Torino, Gianfranco Carbonato, che addirittura ha definito l'idea di Burlando «una pura follia».

Un'ipotesi, quella del governatore genovese, che sembra morta sul nascere: soprattutto dopo che la Ue, qualche giorno fa, ha inserito la Torino-Lione, insieme al tunnel del Brennero e al collegamento ferroviario Genova-Milano-Svizzera, tra le 15 opere infrastrutturali italiane prioritarie per l'Europa. L'opera Torino-Lione rientra in un piano Ue che prevede, tra il 2014 e il 2020, la distribuzione di fondi europei per circa 31,7 miliardi di euro e il lancio di project bond, ovvero strumenti finanziari innovativi che, grazie alle garanzie comunitarie, potranno raccogliere sul mercato le altre risorse necessarie per completare le grandi reti destinate a costituire la spina dorsale dei collegamenti intracomunitari.

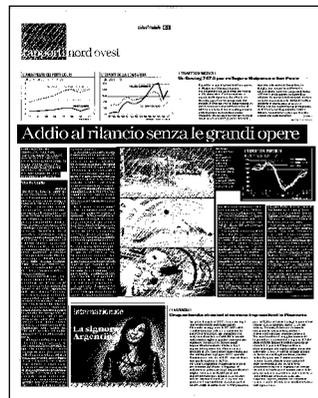
© RIPRODUZIONE RISERVATA

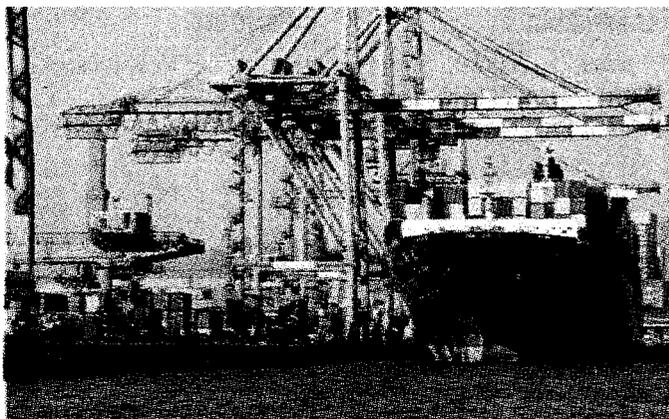
## L'EXPORT DEL PIEMONTE

Indici I trimestre 2007 = 100



Nell'area del Nord-Ovest sono concentrati 15 milioni di abitanti, 1.600.000 imprese (26% delle imprese italiane), 7.400.000 occupati (30% dell'occupazione nazionale)





Nell'area del Nord-Ovest sono concentrati 15 milioni di abitanti, 1.600.000 imprese (26% delle imprese italiane), 7.400.000 occupati (30% dell'occupazione nazionale)

