

Infrastrutture, al Nord solo la metà delle opere avanza nei tempi previsti

L'analisi di Oti

L'indagine è stata condotta su 83 interventi monitorati durante lo scorso anno

Preoccupano i ritardi sul sistema dei valichi alpini e sul Corridoio Reno-Alpi

Filomena Greco

TORINO

Sono 83 gli interventi infrastrutturali del Nord Italia monitorati nel corso del 2023 da Oti, l'Osservatorio che fa capo alle associazioni confindustriali delle regioni del Nord Italia. Poco più di metà di queste opere è avanzato secondo i programmi, migliorando la performance rispetto alla quota del 48% registrata nel corso del 2022. Una infrastruttura su tre poi è andata

avanti ma con rallentamenti, in lieve calo rispetto al 2022, mentre la percentuale di opere in ritardo passa dal 20 al 16%. «Destano preoccupazione i ritardi sul sistema dei valichi alpini e sul Corridoio Reno-Alpi – sottolinea il Rapporto – anelli fondamentali per garantire i collegamenti con il resto dell'Europa continentale». Una situazione tanto più preoccupante alla luce delle chiusure o delle limitazioni al transito dei mezzi pesanti di diversi valichi alpini». Il 2023 è considerato «anno nero» per una serie di eventi negativi, dalle limitazioni al traffico pesante verso Austria e Svizzera, con forti impatti sull'economia italiana, fino alle chiusure periodiche per il Monte Bianco, al blocco del tunnel ferroviario del Frejus dopo una frana su territorio francese fino ai lavori in corso al Tunnel stradale del Gran San Bernardo. «L'intero interscambio commerciale dell'Italia che avviene attraverso i valichi alpini è pari a 180 milioni di tonnellate per un valore economico di circa 550 miliardi di euro» rileva il Report.

Nel corso del 2022 si erano concluse 4 opere – i lavori sulla A4 Torino-Milano, l'adeguamento tecnologico Chiasso-Monza-Milano, la provinciale 46 Rho-Monza e la numero 233 Varesina – mentre nel corso dell'anno scorso sono state inserite tre nuove infrastrutture, il raddoppio ferroviario Codogno-Cremona-Mantova, il porto fluviale di Mantova Valdaro e il terminal passeggeri dell'Hub aeroportuale di Venezia. Il 2023 dunque ha visto gli interventi monitorati dall'Osservatorio OTI Nord avanzare in maniera leggermente più spedita rispetto all'anno prima, con una riduzione del 4,5% di quelli in ritardo e del 3,2% delle opere in leggero ritardo.

Al centro del report ci sono i cantieri e i progetti collegati al Corridoio Mediterraneo – dalla tratta internazionale della Torino-Lione alla ferrovia Venezia-Trieste – e quelli in capo al Corridoio Reno-Alpi – dalla ferrovia Milano-Genova al nodo di Novara passando per i ritardi del Terzo Valico per arrivare ai ritardi dei lavori per le connessioni ferro-

viarie al Gottardo. In primo piano anche la situazione dei valichi alpini che registra, ad esempio, i ritardi della ferrovia Genova-Ventimiglia, il dossier ancora aperto sulla riapertura del tunnel stradale del Colle del Tenda mentre sono regolarmente in corso i lavori di adeguamento al Traforo del Monte Bianco.

Il rapporto dell'Osservatorio OTI Nord fa poi un focus sulle infrastrutture collegate ai principali nodi metropolitani italiani. A scontare le maggiori difficoltà in relazione a tempi di realizzazione delle opere e ritardi sono Torino e Milano. Nel capoluogo piemontese sono segnalati in ritardo i lavori per il completamento delle stazioni aggiuntive della Linea metropolitana 1, gli interventi sul passante ferroviario e l'avvio della progettazione della seconda linea metropolitana. Quanto a Milano, i ritardi riguardano gli interventi sulla Linea 1 e 2 della metro, in maniera più lieve i lavori per il complemento della Linea 5 e la ferrovia Milano-Mortara.