Alessandria - Edizione 2024 della piattaforma che monitora l’avanzamento delle 69 infrastrutture ritenute più urgenti dalle imprese piemontesi.

Più cantieri e meno progetti a rischio

Tre lavori conclusi e cinque cantieri aperti in più. Aumentano le opere in linea con il programma e si riducono quelle in ritardo, undici però restano solo proposte progettuali.

Questo in estrema sintesi il **Rapporto Oti Piemonte 2024**, che ha monitorato i progressi nella progettazione e realizzazione delle **69 infrastrutture ritenute urgenti dalle imprese di Confindustria Piemonte**. Di queste 37 sono comuni al “Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte” realizzato da **Unioncamere Piemonte** che insieme alla **Regione Piemonte** collabora all’Osservatorio Territoriale Infrastrutture regionale.

Delle opere monitorate da Oti, **solo 27 su 69 sono già cantierate**, erano 22 nella precedente edizione del rapporto. A queste si aggiungono **39 opere ancora solo sulla carta**: 27 sono in fase progettuale, dodici sono invece semplici proposte progettuali.

Le **tre opere ultimate nell’ultimo anno sono**: il collegamento ferroviario Torino-Aeroporto di Caselle, la riattivazione del servizio ferroviario Casale Monferrato-Mortara e il nuovo ponte sul Ticino tra Vigevano e Abbiategrasso.

In assoluto, tra cantierate e solo progettate, **le opere che sono in linea con il cronoprogramma salgono nell’ultimo anno da 23 a 30**, di cui sono 18 quelle con lavori in corso.

Calano invece da 20 a 16 quelle che hanno subito un ritardo negli ultimi 12 mesi, tra cui sette già cantierate.

Restano invariate a **9 quelle con un ritardo grave**, tra queste due sono già cantierate. Per arrivare a quota 69 vanno aggiunte le undici opere in stand-by e le tre concluse.

“Le imprese piemontesi ritengono importanti per garantire sviluppo e crescita al tessuto economico regionale le 69 opere monitorate da Oti Piemonte, ma purtroppo quasi due terzi di queste sono ancora in fase progettuale. Registriamo qualche segnale positivo, tra cui tre cantieri conclusi, ma sulle opere strategiche principali come Terzo Valico e Torino-Lione sono ancora molte le incognite. Se alziamo lo sguardo all’intero sistema di attraversamento delle Alpi, nell’ultimo anno ci siamo trovati nel mezzo di una tempesta perfetta che va dal Traforo del Monte Bianco alla frana nella valle della Maurienne, dal Gran San Bernardo al raddoppio del tunnel sotto al Colle di Tenda. Questa è una emergenza da risolvere nel minor tempo possibile perché sono a rischio una parte dei 110 miliardi di interscambio tra Italia e Francia, e più in generale la nostra porta d’ingresso principale verso l’Europa”

ha commenta il presidente di Confindustria Piemonte, **Marco Gay**, nel suo intervento alla presentazione del rapporto.

“*Occorre poi avere una nuova idea di territorio, non più come una dimensione statica, ma come un luogo di flussi e connessioni* **–** sottolinea **Gian Paolo Coscia**, presidente di Unioncamere Piemonte –. *Turisti, studenti, investitori, imprese e famiglie sono gli attori che innescano questi flussi e contribuiscono allo sviluppo locale.*

Le infrastrutture, sia fisiche che virtuali, sono un elemento fondamentale per la competitività ma, in un contesto geopolitico incerto come quello attuale, assumono anche un ruolo ancora più importante per la tenuta dell'economia nazionale. Le Camere di commercio svolgono, ciascuna sul proprio territorio, un fondamentale ruolo di aggregatori e catalizzatori a livello locale per l'elaborazione e la realizzazione di progetti territoriali di sviluppo e per favorire il raccordo tra diversi soggetti istituzionali, privati e associativi. Oltre al monitoraggio delle priorità infrastrutturali condotto da OtiPiemonte, Unioncamere Piemonte è impegnata su altre due linee di lavoro: la prima, di ricerca e analisi, legata alla situazione logistica piemontese, in collaborazione con Fondazione Slala; la seconda, di promozione, legata alla creazione di una filiera di imprese, in collaborazione con Ceipiemonte".

Tra le opere monitorate da Oti Piemonte, ce ne sono **dieci finanziate anche con fondi Pnrr**, e che quindi andrebbero concluse entro il 2026.

Di queste **ben otto hanno registrato degli avanzamenti** nell'ultimo anno, mentre su Terzo Valico e raddoppio della linea ferroviaria Fossano-Cuneo, si è registrato un rallentamento dovuto nel primo caso a condizioni geologiche sfavorevoli, e alla mancata definizione del modello di esercizio nel secondo. Complessivamente il Pnrr ha finanziato venti opere coprendo con 4 miliardi circa il 40% del costo complessivo.

"*UniCredit vuole sostenere lo sviluppo, le eccellenze e gli investimenti in campo infrastrutturale del Nord Ovest in quanto siamo convinti che rappresentino un elemento fondamentale per lo sviluppo sia del sistema regionale che di quello italiano, come emerso rapporto Oti, predisposto da partner d'eccellenza quali Confindustria Piemonte e Unioncamere Piemonte* – dichiara **Paola Garibotti**, Regional Manager Nord Ovest di UniCredit – *come UniCredit, forniamo costantemente il nostro supporto alle imprese italiane con l'obiettivo di innescare virtuosi processi di crescita sui territori e siamo subito scesi in campo costituendo una Task Force a supporto del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Governo che sostiene le 6 mission del PNRR*".

Per una più facile comprensione del rapporto, le 69 infrastrutture monitorate sono anche state divise in **otto grandi sistemi infrastrutturali**: Corridoio Mediterraneo (2 opere), Corridoio Reno-Alpi (7 opere), Sistema Aeroportuale (5 opere), Sistema dei centri intermodali (10 opere), Sistema dei Valichi Alpini (11 opere), Sistema delle connessioni immateriali (1 opera), Sistema Pedemontano (10 opere) e Viabilità dei nodi urbani (22 opere). Tutti questi sistemi, tranne il corridoio Mediterraneo e le connessioni immateriali, registra una o più opere in grave ritardo, che ne mettono a rischio il completamento.

Il Rapporto Oti 2024 è stato presentato ad Alessandria a Palazzo del Monferrato sede della Camera di Commercio di Alessandria-Asti nel corso dell'evento "Infrastrutture e logistica. Il nord ovest nel contesto europeo". Ad aprire i lavori **Edoardo Rixi**, viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti.

A seguire i saluti istituzionali di **Alberto Cirio**, presidente Regione Piemonte, **Gian Paolo Coscia**, presidente di Unioncamere Piemonte, **Giorgio Angelo Abonante**, sindaco di Alessandria e **Laura Coppo**, presidente Confindustria Alessandria. **Cristina Manara**, responsabile Trasporti, logistica e infrastrutture Confindustria Piemonte ha poi illustrato i contenuti del Rapporto Oti, **Cesare Rossini** e **Nicola Bassi**, della Fondazione Slala hanno poi presentato lo Studio sugli scenari di sviluppo per la logistica del sistema Piemonte.

È stata poi la volta della tavola rotonda "Necessità delle imprese, le risorse e le opportunità" moderata dal giornalista de La Stampa, **Gabriele De Stefani**, nel corso della quale sono intervenuti: **Paolo Piacenza**, commissario straordinario Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, **Ascanio Borchi**, presidente Commissione logistica e infrastrutture Confindustria Piemonte e presidente del Terminal intermodale Rail Hub Europe, **Antonello Fontanili**, direttore Uniontrasporti, **Paola Garibotti**, responsabile regionale area nord ovest di Unicredit, che ha sponsorizzato l'evento. De Stefani ha poi intervistato il presidente di Confindustria Piemonte, Marco Gay sul tema "Nuove centralità e infrastrutture, il Piemonte accelera".

Dopo il lunch break ai partecipanti è stata offerta la possibilità di visitare il **Terminal Rail Hub Europe di Rivalta Scrivia**.

Studio sugli scenari di sviluppo per la logistica del sistema Piemonte

Il prossimo decennio sarà cruciale per l'ecosistema piemontese, in particolare per le imprese logistiche che saranno direttamente coinvolte, da protagoniste o da gregarie, questo è il dilemma, dal nuovo asset infrastrutturale in una sfida il cui esito è tutto da costruire.

Il Terzo Valico e i lavori sulla rete ferroviaria ligure consentiranno una mobilità delle merci dai porti liguri mai consentita finora, il potenziamento delle linee verso la Nuova Ferrovia Transalpina svizzera apriranno definitivamente il collegamento per i grandi volumi di merci sia da nord che da sud, la TAV aprirà la porta a ovest mentre a est sarà il tunnel del Brennero il canale di riferimento. Un'infrastrutturazione senza precedenti che sicuramente consiste in un'opportunità enorme per il sistema produttivo e logistico piemontese.

Ma le porte sono aperte in entrambi i sensi. E chi saprà meglio utilizzarle, se gli operatori del nord o noi "locals", sarà la sfida che dobbiamo impostare fin da ora per avere la possibilità di vincere.

Una sfida che coinvolge tutte le dimensioni: la dimensione operativa per essere competitivi, la dimensione finanziaria per non soccombere ai giganti, la dimensione formativa per creare le competenze necessarie, la dimensione sociale per essere territorio di immigrazione qualificata. Una sfida complessa in un mondo sempre più complesso.

© 2024 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 18/04/2024

Salvato in PDF in data: 23/11/2026

Link all'articolo: https://civico20-news.it/economia-e-finanza/rossa-2/18/04/2024/