

# La mappa. Regione e Unioncamere entrano a far parte dell'Osservatorio territoriale Infrastrutture, ecco le opere sorvegliate speciali

**C**inquanta opere infrastrutturali, 28 miliardi di valore, con numerosi dossier ancora aperti e pochi nodi risolti. A disegnare la mappa delle infrastrutture in Piemonte è l'Oti, l'Osservatorio territoriale infrastrutture nato vent'anni fa in seno a Confindustria Piemonte che ora si evolve e grazie al coinvolgimento di Regione e Unioncamere.

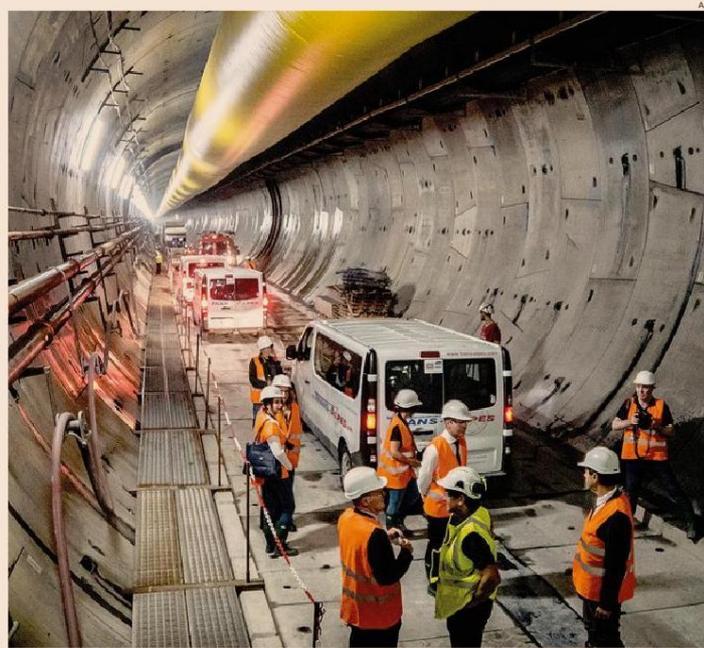
L'obiettivo è quello di mettere sotto la lente progetti e cantieri, a cominciare dalle opere in fase di realizzazione, per monitorare il

rispetto dei tempi di realizzazione. «Il problema nella stragrande maggioranza dei casi – sottolinea Paolo Balistreri, direttore di Confindustria Piemonte – non sono le risorse ma piuttosto la scarsa determinazione delle istituzioni e le lungaggini burocratiche». Se negli ultimi anni è stato completato il collegamento da Novara al Sempione, ad esempio, ci sono voluti trent'anni di discussione per arrivare al via libera definitivo per la Torino-Lione mentre soltanto quest'anno si è sbloccato il

dossier della Asti-Cuneo.

Per una regione come quella subalpina, attraversata da due Corridoi europei – Terzo Valico e Torino-Lione (Corridoio europeo) – e retroporto naturale per la Liguria, la questione della logistica resta un tema centrale. Nell'elenco delle opere monitorate, dunque, accanto alle infrastrutture ferroviarie, viarie e metropolitane, ci sono anche quattro siti logistici: Orbassano, Cim di Novara e i progetti sui futuri retroporti di Cuneo e Alessandria.

Greco – a pag. 8



**Alta Velocità.** Il 2021 sarà l'anno della ripresa degli scavi sul fronte italiano del cantiere per la Torino-Lione, progetto passato attraverso 16 governi e numerose revisioni progettuali, di cui si parla da circa trent'anni

## IN CAMPO

**284**  
milioni

### RETI FISICHE E DIGITALI

Nella mappa dell'Osservatorio entrano di diritto anche le reti digitali. Il piano per la fibra ottica nelle aree industriali del Piemonte vale 284 milioni e si affianca ai capitoli dedicati alle infrastrutture ferroviarie, ai cantieri per la viabilità e alla mobilità urbana, con il progetto della Metro2 di Torino e il completamento della Linea 1

**L'Osservatorio Oti monitorerà cantieri e progetti di opere ferroviarie, viarie, metropolitane, le reti immateriali e le aree logistiche**

**4**  
siti logistici

### L'INTERCONNESSIONE

Per il Piemonte, territorio attraversato da due corridoi europei (Terzo valico e Corridoio mediterraneo) e retroporto naturale del sistema portuale ligure, la partita della logistica è centrale. Sotto la lente dell'Osservatorio quattro siti logistici, da Orbassano al Cim di Novara fino ai nuovi progetti per Cuneo e Alessandria

# Piemonte, la mappa



# delle cinquanta opere sorvegliate speciali

**Infrastrutture.** Verso il rilancio l'Osservatorio Oti: accanto a Confindustria Piemonte ci saranno la Regione e Unioncamere Monitoraggio sui cantieri per un valore che supera i 28 miliardi

## Filomena Greco

Molti dossier rimasti ancora al palo, la partita dei Corridoi europei di fatto avviata e passi avanti sul fronte della connessione con il sistema intermodale svizzero, nell'area di Novara. L'Osservatorio Infrastrutture del Piemonte rilancia, dopo venti anni di "onorato" servizio e si trasforma in un punto di osservazione su una cinquantina di opere in campo, con un monitoraggio costante e un sistema di alert in caso di ritardi. Una mole di interventi da 28 miliardi di euro, in grado di incidere sul Pil regionale grazie alle ricadute dirette e di contribuire ad una maggiore competitività del territorio. «Metà di queste risorse sono assolutamente disponibili – argomenta Paolo Balistreri – il punto dunque non è insistere per ottenere le risorse ma piuttosto accelerare i processi».

## Luci e ombre

Il bilancio a guardare il passato lascia l'amaro in bocca. «In Piemonte come Confindustria abbiamo cominciato a discutere della Torino-Lione nel 1991, questo non è banale, sono trent'anni che se ne parla e forse vedremo iniziare il cantiere sulla parte italiana e alla fine del quarantesimo anno potremo inaugurare il tunnel di base tra Italia e Francia». Tra i dossier risolti, sintetizza Balistreri, c'è quello relativo all'asse del Sempione:

«Fino al nodo di Novara c'è stata una realizzazione puntuale degli interventi – spiegano da Confindustria Piemonte – ma se guardiamo nel complesso alla logica del corridoio resta irrisolto proprio il problema del nodo ferroviario di Novara, un intervento da circa 300 milioni il cui progetto giace da oltre 25 anni». Il problema sta nel fatto che i treni che arrivano dal porto di Genova devono

prossima primavera, mentre la Linea 2 è ancora in fase di progettazione. Più ancora che in passato ci sarà una attenzione particolare al tema degli interporti, partita cruciale per lo sviluppo della logistica in Piemonte, con nella lista quattro aree: il sito di Orbassano, il potenziamento del Cim di Novara, le proposte relative ai siti in provincia di Alessandria e Cuneo. Focus anche sulle infrastrutture digitali per le aree industriali come la banda larga, con un piano che vale per il Piemonte 284 milioni.

Il capitolo più consistente all'interno dell'Osservatorio è quello dedicato alla viabilità, con una lista lunga di opere da portare a termine – tra tangenziali e raccordi – dalla Pedemontana piemontese (A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano Ghemme) fino all'eterna Asti-Cuneo, che ha visto finalmente risolto il nodo rappresentato da adeguamento del progetto e risorse per completare l'opera.

La nuova versione dell'Osservatorio riserverà una attenzione prioritaria alle opere in fase di completamento, con l'obiettivo di diventare uno strumento di controllo e di verifica sull'andamento dei cantieri e dei progetti, grazie al coinvolgimento della Regione Piemonte e di Unioncamere. «Ci siamo resi conto – spiega Paolo Balistreri – che molto spesso non solo le risorse a mancare ma piuttosto sono carenti le proce-



**PAOLO BALISTRERI**  
Direttore di Confindustria Piemonte



**MARCO GABUSI**  
Assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture della Regione Piemonte

invertire la direzione per ripartire verso il Sempione mentre il progetto sul nodo permetterebbe il passaggio dei treni merci nelle due direttrici, Est-Ovet e Nord-Sud.

Tra i dossier ancora aperti c'è anche quello del completamento della metropolitana uno di Torino, con la fermata Bengasi pronta entro la



Tav. Opera ancora non terminata

dure, il metodo di lavoro, la capacità di rispettare tempi e scadenze, il coordinamento tra le diverse istituzioni del territorio».

Il piano della logistica su cui la Regione Piemonte ha scommesso sta registrando alcune novità come anticipa l'assessore Marco Gabusi: «Siamo in dirittura d'arrivo per i bandi destinati a individuare le Zone logistiche semplificate da finanziare con le risorse del Decreto Genova, una partita che vede Cuneo e Alessandria in primo piano». A conferma del fatto che la logistica potrà giocare un ruolo importante nello sviluppo del territorio. «Completare la carta delle opere infrastrutturali del Piemonte da qui ai prossimi anni – aggiunge Balistreri – permetterebbe di aprire una fase straordinaria di attrazione degli investimenti, con siti industriali a disposizione e collegamenti pronti, proponendo alle imprese manifatturiere una strategia logistica efficace e al contempo sarebbe uno stimolo alla nascita di aree intermodali».

#### **All'incrocio dei due corridoi**

Il settore della logistica, dunque, potrebbe diventare un asset industriale di primo piano in Piemonte, regione posta all'incrocio di due dei principali corridoi europei, Terzo Valico e Corridoio Mediterraneo. E se il 2021 dovrebbe essere l'anno in cui si torna a scavare sul lato italiano del cantiere della Torino-Lione gestito da Telt – società italo-francese che nel frattempo ha aderito all'Unione industriale di Torino e al Medef Savoie – con la realizzazione dei pozzi di areazione nel tunnel della Maddalena, anche il Terzo Valico ha ricadute fondamentali sul territorio piemontese. A cominciare dal fatto che delle 2.314 le imprese coinvolte nei lavori tra Alessandria e Genova, 855 sono fornitori dal Piemonte, seconda regione per imprese coinvolte nel progetto. La nuova linea ad alta capacità veloce si sviluppa per 53 chilometri, 36 dei quali in galleria: sarà collegata alle linee già esistenti attraverso la costruzione di quattro interconnessioni due delle quali in Piemonte, a Novi Ligure e Tortona. Dal punto di vista strategico, dunque, la partita dei retroporti in terra piemontese resta aperta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA