



Rassegna stampa
Convegno Infrastrutture

Torino, 12 settembre 2018

Infrastrutture: Bonometti, folle contrarietà a grandi opere
Torino-Lione e Tap devono essere priorità

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Torino, 12 set - 'E' incredibile e folle ascoltare il levarsi di voci contrarie alle nuove opere, che lanciano messaggi sulla presunta inutilità di certi progetti, peraltro mai dimostrata da nessun dato'. Lo ha affermato il presidente di Confindustria Lombardia, Marco Bonometti, in occasione dell'iniziativa 'Il sistema industriale per i corridoi europei' in corso all'Unione industriale di Torino. 'E' una visione miope e stupida, prima ancora che falsa, che chi ha a cuore il futuro del Paese, a partire da noi imprenditori, ha il dovere di combattere', ha continuato Bonometti, sottolineando che realizzare le infrastrutture 'deve essere una priorità di questo e dei prossimi governi sulla quale concentrare sforzi e risorse, anche con l'aiuto e il sostegno del sistema imprenditoriale e finanziario' partendo dalla 'realizzazione dei grandi corridoi europei. E' un obiettivo che non possiamo e non dobbiamo accettare venga messo in discussione'. Quindi, ha concluso, 'si' al corridoio del Mediterraneo, a cominciare dalla Torino-Lione, per poi collegarci attraverso la Tav alle altre regioni del Nord. E poi la Tap'. Per Bonometti 'e' necessario promuovere una politica della spesa pubblica destinata agli investimenti - infrastrutture della mobilità, per i servizi digitali - purché questi siano qualificati e produttivi'. In sostanza, ha sottolineato, servono 'non solo maggiori dotazioni finanziarie ma anche processi allocativi e di spesa delle risorse più efficaci'. In questo contesto, 'vogliamo alzare la voce e agire insieme a tutti coloro che come noi pensano che il futuro del Paese passa dalla sua modernizzazione per promuovere un grande piano di infrastrutture' che, oltre all'alta velocità Torino-Lione e Tap, comprenda anche 'lo sviluppo del sistema aeroportuale del Nord Italia, con un grande hub intercontinentale, l'adeguamento del sistema autostradale, il potenziamento dei porti, per favorire l'accesso delle merci alle nostre regioni e da qui a tutta Europa, e investimenti nell'innovazione dei servizi per la mobilità per un sistema dei trasporti più moderno ed efficiente'.

Infrastrutture: Bonometti, 640 mld al 2030 costo stimato mancata realizzazione

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Torino, 12 set - 'E' indubbio che realizzare opere infrastrutturali abbia un costo ma non realizzarle costa ancora di più'. Si stima che la mancata realizzazione delle infrastrutture strategiche in Italia, nel periodo 2015-2030 potrebbe generare 640 miliardi di euro di costi del non fare'. Lo ha dichiarato il presidente di Confindustria Lombardia, Marco Bonometti, in occasione dell'iniziativa 'Il sistema industriale per i corridoi europei' in corso all'Unione industriale di Torino. 'Un Paese come l'Italia, che dipende dallo sviluppo del suo sistema produttivo industriale e presenta una alta densità abitativa e imprenditoriale, rischia in particolare nelle sue aree più produttive di trovarsi in una situazione di progressivo e totale congestionamento', ha continuato Bonometti, sottolineando che 'gli impatti sull'ambiente del non fare sarebbero quindi molto pesanti, senza considerare il rischio sulla sicurezza delle persone e le difficoltà per il normale vivere quotidiano come andare al lavoro, a scuola o in vacanza'. Per questo, ha precisato, 'se un'opera infrastrutturale serve alla crescita va realizzata nel più breve tempo possibile e al costo adeguato alla sua utilità', aggiungendo che 'l'Italia deve diventare un grande cantiere, con un piano coraggioso e condiviso anche a livello europeo'.

Ponte Genova: Bonometti, dimostra necessità modernizzazione rete

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Torino, 12 set - 'La tragedia del Ponte di Genova ha messo a nudo la gravità assoluta della situazione in cui il Paese si trova e la necessità di lanciare un grande piano di modernizzazione della rete sulla quale tutti noi ogni giorno ci muoviamo. L'Italia cade a pezzi'. E' quanto ha affermato il presidente di Confindustria Lombardia, Marco Bonometti, in occasione dell'iniziativa 'Il sistema industriale per i corridoi europei' in corso all'Unione industriale di Torino. 'Porre il tema dello sviluppo infrastrutturale e di una nuova mobilità significa pensare a un futuro migliore per tutti', ha aggiunto, sottolineando che e' necessario 'realizzare le infrastrutture strategiche per lo favorire lo sviluppo del nostro tessuto economico', in quanto 'le infrastrutture hanno un ruolo decisivo per la competitività' delle imprese

e del Paese. Mentre, ha proseguito, 'l'Italia sconta già' una situazione di grande ritardo rispetto agli altri competitor europei', ricordando che 'in Italia l'incidenza della spesa pubblica destinata agli investimenti rispetto al Pil è molto bassa e negli ultimi 10 anni il divario accumulato con l'area euro ha raggiunto il 4,1%', e sottolineando che 'dal 2009, ultima punta massima di crescita, anno in cui gli investimenti pubblici erano a 54 miliardi, la riduzione è drammatica nell'ordine del 35%, facendo crollare gli investimenti a 35 miliardi'.

IL FORUM DI TORINO

La voce delle imprese del Nord «La Tav deve essere costruita»

«La Torino-Lione è strategica ed economicamente sostenibile». Lo hanno detto con forza ieri gli imprenditori del Nord, riuniti a Torino per un incontro tra le imprese e le associazioni industriali di tutte le regioni del Nord, dal Piemonte al Friuli Venezia Giulia. Quaranta associazioni

territoriali, circa 200 imprese. I 350 milioni di euro di spesa diretta italiana produrrebbero effetti sul Pil per 1,3 miliardi. Un moltiplicatore di quasi uno a quattro e un potenziale di 52mila nuovi posti di lavoro, di cui il 76% in settori diversi dalle costruzioni.

Filomena Greco — a pag. 5

Senza l'Alta velocità merci bloccate e imprese all'angolo

L'incontro di Torino. Dario Gallina: «Rappresentiamo più del 55% del Pil italiano e rivendichiamo il diritto di vedere ultimato il collegamento della Torino-Lione»

Filomena Greco
TORINO

Si danno appuntamento a Torino gli industriali, per ribadire che la Torino-Lione è un'opera strategica ed economicamente sostenibile. Lo fanno non solo le imprese e le associazioni industriali del Piemonte, ma anche gli operatori della **Lombardia**, della Liguria, della Valle d'Aosta, dell'Emilia Romagna, del Veneto, del Friuli Venezia Giulia, del Trentino Alto Adige. Quaranta territoriali, circa 200 imprese. Sul tavolo, mettono lo studio sull'impatto economico e sociale dell'opera, curato dalla società Clas e coordinato da Lanfranco Senn e Roberto Zucchetti, docenti della Bocconi: a fronte di 350 milioni all'anno di spesa diretta da parte dell'Italia, la costruzione del tunnel di base produrrebbe effetti sul prodotto interno lordo per oltre 1,3 miliardi. Un moltiplicatore di quasi uno a quattro, con un potenziale di 52mila nuovi posti di lavoro, il 76% dei quali in settori diversi dalle costruzioni. Un impatto economico globale che peserebbe per

oltre 11 miliardi, un'opera e che le imprese considerano strategica per tenere il Nord-Ovest d'Italia ben agganciato ai grandi assi di trasporto europeo e, in prospettiva, ai flussi di merci da e per la Cina.

A guardare alla Torino-Lione, dunque, è l'intera area delle regioni produttive del Nord Italia, da Ovest a Est: «Rappresentiamo insieme – dice Dario Gallina, presidente dell'Unione industriale di Torino – più del 55% del Pil italiano, i due terzi del valore della produzione industriale nazionale e oltre il 70% dell'export. Siamo il motore dell'economia italiana e rivendichiamo con forza e determinazione il diritto di vedere ultimato, in tempi rapidi, il collegamento della Torino-Lione». Il terzo Valico, il Brennero, la tratta Brescia-Verona-Padova, il segmento fino al Porto di Trieste e la Torino-Lione sono i «pezzi di un puzzle» che non può essere disfatto, aggiunge Fabio Ravanelli, a capo degli industriali del Piemonte. Un sistema di infrastrutture che, a regime, può garantire all'Italia di giocare un ruolo importante. È quello che Raffaele Marchetti, responsabile per la

Luiss del tema internazionalizzazione definisce «Scenario della Lince», contrapposto invece allo «Scenario della Lumaca», per descrivere cosa l'Italia perderebbe se abbandonasse il progetto della Torino-Lione per ritrovarsi, in una immaginaria proiezione al 2050, isolata, con aziende meno competitive e non agganciata al grande flusso di merci da e verso il Far east.

La Torino-Lione, oggi in fase di analisi costi-benefici da parte del Governo, di fatto è un'opera in fase di realizzazione, frutto di una lunga gestazione e passata attraverso una decina di fasi progettuali, otto delibere del Cipe, 11 diversi traccati, accordi e trattati internazionali, l'ultimo dei quali ratificato dai parlamenti di Italia e Francia. Il rischio che si arrivi ad uno stop formale da parte dell'esecutivo spaventa l'industria. «Non si bloccano i cantieri – dice il presidente di **Confindustria** Vincenzo Boccia – al massimo si discutono i progetti. Un Paese che blocca i cantieri è un Paese non ha i fondamentali dell'economia».

Da Torino Jean-Louis Colson, a capo dell'Unità Reti di Trasporto

della Commissione europea fissa un punto: «La Torino-Lione è una parte fondamentale dell'intero Corridoio mediterraneo», 3mila chilometri dall'Europa dell'Est alla Spagna, un asse che tocca il 18% della popolazione europea e attraversa regioni che rappresentano il 17% del Pil comunitario. Il corridoio, uno dei nove sostenuti dall'Unione europea, si candida ad essere parte della "Via della Seta" e a intercettare, al di sotto delle Alpi, una quota dei traffici dalla Cina. Un paese «straordinariamente in crescita – spiega Marchetti – destinato in pochi anni a conquistare la leadership mondiale nella ricerca e a superare di due o tre volte l'economia degli Stati Uniti». Sulle infrastrutture e le reti, sottolinea Colson, l'Europa torna a ribadire il suo impegno: 814 i milioni che finora

l'Unione europea – finanziatrice al 40% dell'opera – ha destinato alla realizzazione della Torino-Lione. «Nella prossima fase di programmazione economica – ha aggiunto Colson – la Commissione europea ha proposto di destinare al capitolo infrastrutture 12,8 miliardi».

Altrettanto importante è il tema degli scambi commerciali tra Francia e Italia, rispettivamente la seconda e la terza economia dell'Unione europea, secondo partner commerciale l'una dell'altra, precedute soltanto dalla Germania. «Lo scambio economico – spiega Fabio Ravanelli – coinvolge 40 milioni di tonnellate di merci all'anno, movimentate principalmente su strada». Milioni di tir attraversano il confine, oltre il 90% delle merci viaggia su gomma perché il collegamento ferroviario,

quello del Frejus, ha una pendenza tale da rendere troppo costoso il trasporto sulla infrastruttura esistente. Anche sul versante francese, poco più di un anno fa, si è aperta una fase di dibattito interno sull'impegno economico del Governo per le infrastrutture e in particolare per la Torino-Lione. Un passaggio delicato, che aveva fatto parlare di ripensamento da parte dei francesi, ma che registra un chiarimento da parte del ministro Elisabeth Borne. Alla presentazione del Programma degli investimenti nei trasporti, il ministro ha ribadito che «il governo onorerà gli impegni europei sul progetto della Torino-Lione». Ora tocca all'Italia sciogliere i dubbi verso un'opera che gli industriali considerano una esigenza del paese.

* RIPRODUZIONE RISERVATA

LE VOCI



MICHELE BAULI
 Presidente
 Confindustria
 Verona



Penso all'Alta velocità come un'opera unitaria, la Torino-Lione è come la nostra Brescia-Padova. Abbiamo lottato vent'anni per costruire un corridoio che garantisca il passaggio delle merci al di qua delle Alpi, l'Italia deve essere pronta



LUCA ROMANI
 Ad Romani & C.
 Spa, azienda
 di logistica (Al)



Rinunciare al tunnel di base verso la Francia sarebbe un disastro, significherebbe portare l'Italia a fare un passo indietro sulle infrastrutture e isolare i porti. Serve un impegno coerente sui grandi corridoi



MARCO BONOMETTI
 Presidente
 Confindustria
 Lombardia



Le infrastrutture sono indispensabili per la crescita del paese e per migliorare la qualità della vita. Collegamenti efficienti con l'Europa rendono le imprese più competitive, l'Italia non sia fanalino di coda negli investimenti



GUIDO GOBINO
 Artigiano del
 cioccolato
 membro di
 Exclusive Brands
 Torino



Le grandi opere sono necessarie quando si vuole scommettere sullo sviluppo. Una ferrovia che attraversa una galleria è meglio di 10mila camion al giorno, questo collegamento è fondamentale



FEDERICO GIUDICEANDREA
 Assoimprenditori
 Alto Adige



Se non si completa la Torino-Lione l'intero sistema di trasporto europeo rischia di risultare sottodimensionato. Sul tunnel del Brennero si va avanti, il trasporto su rotaia è una soluzione ai problemi creati dal trasporto su gomma



Il cantiere.
 Si scava sul versante francese lungo l'asse del futuro tunnel di base da 57 chilometri

Dalla Tav alla Tap Confindustria mobilita a Torino i presidenti del Nord: «Il Paese ha bisogno delle infrastrutture»



Accantonata l'idea di una marcia degli industriali per la crescita — grazie alle aperture pro-industria del vicepremier Matteo Salvini e alla chiusura dell'affaire Ilva —, ieri **Confindustria** ha scelto di tener comunque acceso il motore della protesta. Si è tenuto infatti a Torino un incontro dei presidenti delle Confindustrie del Nord. Argomento all'ordine del giorno: lo sblocco delle infrastrutture. Tav in cima alla lista. In

prima linea ovviamente il presidente dell'Unione degli industriali di Torino, Dario Gallina e il novarese Dario Ravanelli, presidente di **Confindustria** Piemonte. Alla chiamata hanno risposto una cinquantina di presidenti di associazioni del Nord. Diversi gli interventi: dal presidente della **Lombardia** Marco Bonomelli, all'accorato presidente di Venezia, Vincenzo Marinese. Non poteva mancare poi il punto di vista del presidente

di **Confindustria** Genova, Giovanni Mondini. Conclusioni del leader di Viale Dell'Astronomia Vincenzo Bocella (foto). Ma il fronte più delicato delle Infrastrutture ora rischia di spostarsi al Sud. In Puglia è in discussione il Tap. E dopo il via libera all'Ilva, per l'elettorato M5S sarebbe un duro colpo incassare l'ok al gasdotto transadriatico.

Ri. Que.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BOCCIA: TONINELLI CONTRO LA TAV? CAMBI MINISTERO

Giacosa e Parola



pagina V

L'evento **Confindustria** e la partita infrastrutture

Boccia: Toninelli si oppone alla Tav? Cambi ministero

STEFANO PAROLA

«Il ministro delle Infrastrutture non può essere contro le infrastrutture, altrimenti deve fare il ministro di qualcos'altro», scandisce Vincenzo Boccia. Dopo la parentesi di Cernobbio, dove nel weekend ha auspicato una «tregua» con il governo, il presidente di **Confindustria** torna all'attacco del governo Lega-M5s. Lo fa di fronte a oltre 200 imprenditori in arrivo da tutte le regioni del Nord, giunti all'Unione industriale di Torino per dire che la «Tav non appartiene agli interessi di qualcuno ma alle

esigenze dell'Italia, un Paese in cui occorre aprire i cantieri e non chiuderli», come evidenzia Boccia. Che poi invita il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli «a visitare i cantieri della Torino-Lione».

La mattinata organizzata da **Confindustria** Piemonte è dedicata a spiegare perché l'alta velocità è così importante non solo per il Piemonte, ma per tutte le regioni interessate dal «corridoio Mediterraneo» che l'Unione europea intende costruire. Rompe il ghiaccio Dario Gallina, numero uno a Torino: «È un'opera fondamentale. Per

rivendicare con forza e determinazione il diritto di vederla ultimata si è mobilitata tutta l'Industria del Nord, che da sola pesa più della metà del Pil, i due terzi della produzione industriale e oltre il 70% dell'export. La Tav vale 9 miliardi e 52 mila posti». Senza infrastrutture «il Paese non ha futuro e le ricadute riguardano i prossimi 100 o 200 anni», aggiunge il presidente di **Confindustria** Piemonte Fabio Ravanelli. Ora per il popolo del «sì» l'appuntamento è il 28, agli Stati generali delle infrastrutture, convocati da Sergio Chiamparino.



Bauli
Confindustria
Verona

La nostra Torino-Lione è la Brescia-Verona, poi sarà la Verona-Padova: ci siamo battuti 20 anni perché il corridoio passasse sotto le Alpi

”



Giudiceandrea
Confindustria
Trentino Alto Adige

Noi siamo l'esempio che le grandi opere si possono fare. Il Brennero oggi è un ingorgo, il nostro obiettivo è spostare i tir sui binari

”



Miglietta
Confindustria
Alessandria

Le imprese hanno bisogno di futuro: il governo deve rispettare questo patto sociale. No alla sindrome di Penelope che riparte sempre dal via

”



Béchet de Balan
Medef Auvergne
Rhône-Alpes

Anche da Parigi c'è attenzione crescente su quest'opera: la Tav è un'investimento per i nostri figli e nipoti, perché la linea attuale è obsoleta

”



Guggino
La Transalpine
Lyon-Turin

La galleria attuale è vecchia e insicura Toninelli venga a vedere il cantiere: la Tav è fondamentale non è una favoletta

”



Spada
Assolombarda Lodi,
Milano, Monza

Quando gli imprenditori chiedono di fare le grandi opere non lo fanno per loro, ma lo fanno per tutti i cittadini italiani

”



Bonometti
Confindustria
Lombardia

La produzione delle imprese cresce più della capacità di muovere le merci. Le infrastrutture sono indispensabili per la crescita

”



Marinese
Confindustria
Venezia

No ai No Tav, no Tap e No grandi navi, sì al futuro e alla possibilità di vedere crescere i nostri figli in Italia e non in Cina che è il motore economico

”



Piovesana
Confindustria
Veneto centro

La Tav è come i vaccini, servono i dati scientifici per spiegarla. Facciamo come i medici: se Roma non ci ascolta, parliamo noi con la gente

”



Pasini
Associazione
industriale Brescia

Se parli con i 5 stelle è tutto fermo, per la Lega invece si va avanti. Questo la dice lunga su chi ci governa, ma le imprese non aspettano

”



Mondini
Confindustria
Genova

Gli imprenditori vanno ascoltati: l'esempio viene dal ponte Morandi. L'avevamo detto che non poteva reggere questi livelli di traffico

”



Miller
Confindustria
Veneto

Chi governa ha il dovere di essere lungimirante. Non aspettiamo inaccettabili rinvii per l'ennesima e assurda analisi costi-benefici

”



Al vertice
Vincenzo Boccia,
presidente
di **Confindustria**,
ha ribadito come
le imprese italiane
vogliono la Tav



L'INTERVENTO. Il presidente regionale di **Confindustria** all'Unione Industriale di Torino

Bonometti indica la strada: «Infrastrutture, avanti tutta»

L'ex leader dell'Aib sfida il Governo M5S-Lega «Alziamo la voce a favore della modernizzazione»

Dalla Tav all'autostrada della Valtrompia, il tema delle infrastrutture si conferma di grande attualità, anche in seguito alla brusca frenata imposta dal governo Lega-Cinque Stella. Ma sull'importanza strategica delle grandi opere per il mondo economico bresciano, lombardo e nazionale ieri è intervenuto Marco Bonometti, leader di **Confindustria Lombardia**, che da Torino ha voluto lanciare alcuni messaggi forti.

«Sosteniamo da decenni la necessità di realizzare le infrastrutture strategiche per favorire lo sviluppo del nostro tessuto economico e avvicinare le nostre imprese ai mercati mondiali - ha ricordato Bonometti -. Le infrastrutture hanno un ruolo decisivo per la competitività dei territori che si sviluppano e crescono sulle economie di mercato. Un moderno sistema d'infrastrutture e logistica o crea condizioni migliori per le imprese e i cittadini, riducendo i costi di trasporto, creando certezze nei tempi di movimentazione, aumentando la competitività nel sistema economico, portando le imprese a essere interconnes-



Marco Bonometti durante l'intervento all'Unione Industriale di Torino

se, con la possibilità di far viaggiare le merci in modo rapido, favorendo i progetti di sviluppo e investimento. Potersi muovere in modo rapido è fondamentale per una buona qualità della vita - ha aggiunto Bonometti -. È evidente che porre il tema dello sviluppo infrastrutturale e di una nuova mobilità significa pensare ad un futuro migliore per tutti».

La recente tragedia del ponte di Genova ha messo a nudo la gravità della situazione in cui l'Italia si trova e la necessità di lanciare un piano di modernizzazione. «L'Italia è in grande ritardo rispetto agli altri competitor europei; lo dicono i dati ed è un

fatto innegabile». Ma in Italia l'incidenza della spesa pubblica destinata agli investimenti rispetto al Pil è molto bassa. Negli ultimi 10 anni il divario accumulato con l'area Ue ha toccato il 4,1%. Nel 2009, ultima punta massima di crescita, gli investimenti erano pari a 54 miliardi: ad oggi si è registrato un calo del 35%, facendo crollare gli investimenti a 35 miliardi. «È una visione miope e stupida, prima ancora che falsa, che chi ha a cuore il futuro del Paese, a partire da noi imprenditori, ha il dovere di combattere. Realizzare opere infrastrutturali ha un costo, ma non realizzarle costa ancora di più. Al contrario è

necessario promuovere una politica della spesa pubblica destinata agli investimenti: non solo maggiori dotazioni finanziarie, ma anche processi allocativi e di spesa delle risorse più efficaci».

LA MANCATA REALIZZAZIONE delle infrastrutture strategiche in Italia, nel periodo 2015-2030 potrebbe generare 640 miliardi di euro di costi del non fare. «L'Italia rischia nelle sue aree più produttive di trovarsi in una situazione di progressivo e totale congestionamento. Gli impatti sull'ambiente del non fare sarebbero quindi molto pesanti, senza considerare il rischio sulla sicurezza delle persone e le difficoltà per il normale vivere quotidiano come andare al lavoro, a scuola o in vacanza». «Vogliamo alzare la voce e agire insieme a chi pensa come noi: il futuro del paese passa dalla sua modernizzazione - ha concluso Bonometti -. Diciamo sì allo sviluppo del sistema aeroportuale del Nord Italia, sì all'adeguamento del sistema autostradale e al potenziamento dei porti per favorire l'accesso delle merci alle nostre regioni e da qui a tutta l'Europa, e sì agli investimenti nell'innovazione dei servizi per la mobilità per un sistema di trasporti sempre più moderno ed efficiente». ●