

SELPRESS  
www.selpress.com

Direttore Responsabile  
Ezio Mauro

Diffusione Testata  
n.d.

# 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

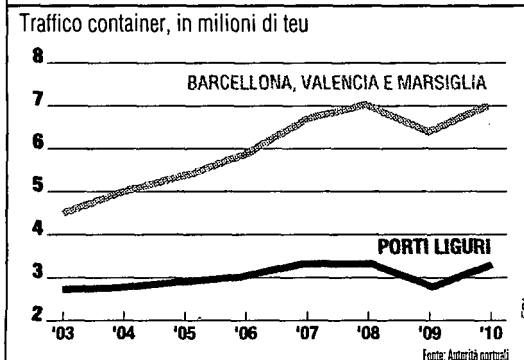
Milano

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.

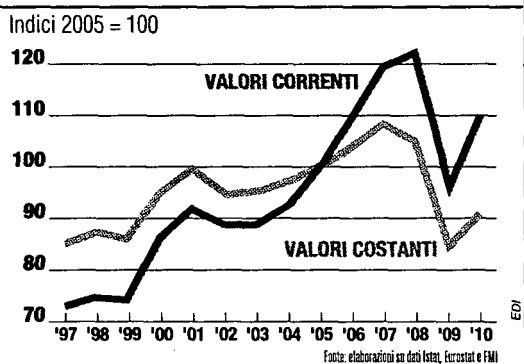
A dieci anni di distanza, il bilancio sullo stato dell'arte del sistema logistico del Nord-ovest è in chiaro scuro. La verità è che buona parte delle aspettative della "santa alleanza" sono state disattese: ritardi, scarsità di finanziamenti, localismi hanno in parte bloccato molti cantieri. Ora, però, 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

## L'ANDAMENTO DEI PORTI LIGURI



## L'EXPORT DELLA LOMBARDIA

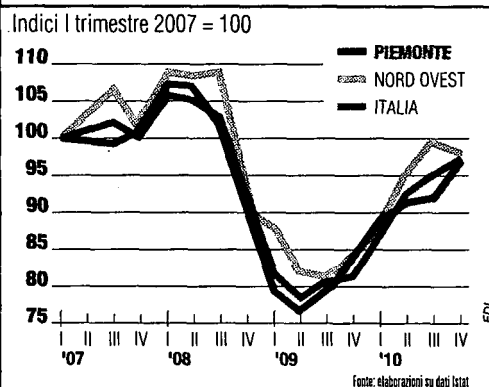


programmatoria, mentre altri 11 disponevano esclusivamente di una progettazione preliminare. Nel 2011, le opere della prima categoria si sono ridotte a una, mentre, nel decennio, si sono aperti i cantieri per 27 infrastrutture, sei delle quali sono già entrate in esercizio».

Sitratte 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'apertura 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

## L'EXPORT DEL PIEMONTE



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 cronoprogrammi 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

■ SELPRESS ■  
www.selpress.com

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: quello sollevata dal governatore 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, **Cianfranco 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

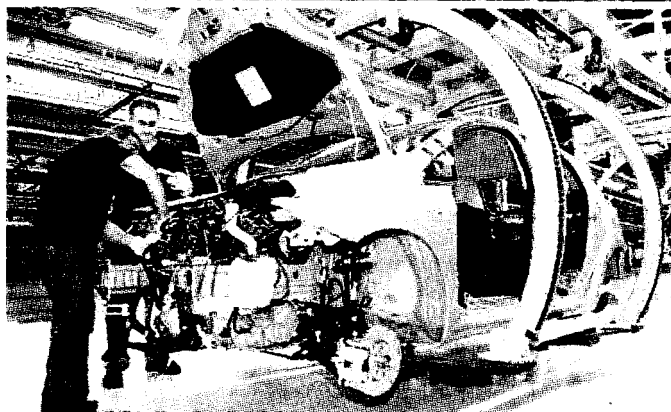
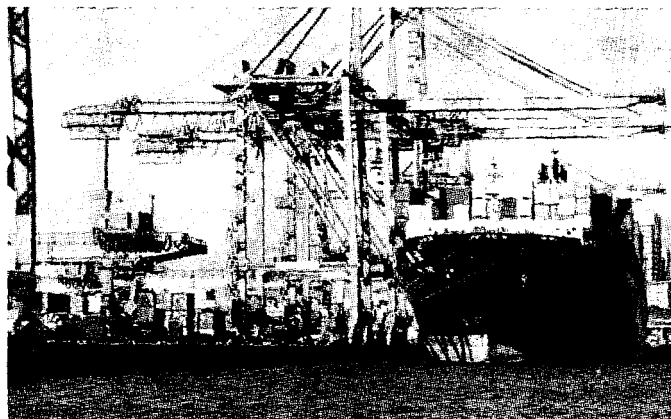
## [ TRAFFICO MERCI ]

### Un Boeing 747-8 per collegare Malpensa a San Paolo

È partito in questi giorni dall'aeroporto di Malpensa (Varese) il primo collegamento cargo diretto fra l'Italia e il Sudamerica. E a trasportare le merci, da Malpensa a San Paolo, in Brasile, sarà l'aereo più grande del mondo, il Boeing 747-8, lungo più di 76 metri e con una capacità di carico di 154 tonnellate. Il nuovo collegamento è stato presentato dalla società Cargolux, in occasione dell'arrivo nello scalo varesino del "gigante dei cieli",

ripartito alla volta di Bruxelles, in Belgio, con un carico di Ferrari e Lamborghini. La linea cargo dall'Italia al Brasile sarà operativa entro fine ottobre. Secondo i dati resi noti da Sea nel primo semestre del 2011 il traffico di merci in partenza e in arrivo a Malpensa ha registrato un incremento dell'11,4%, corrispondente a circa 23mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2010. (L.pal.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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)

■ SELPRESS ■  
www.selpress.com

[ I NUMERI ]

**Cinquantamila stranieri diventano imprenditori in Piemonte**

Nei primi 6 mesi del 2011 il numero degli imprenditori stranieri registrati in Piemonte ha raggiunto le 52.387 unità, manifestando una dinamica crescente rispetto a fine 2010. Gli immigrati che scelgono di avviare un'attività in proprio nella nostra regione appaiono sempre più numerosi: se nel 2000 il peso degli imprenditori stranieri sul totale degli imprenditori presenti in Piemonte era inferiore al 3%, tale percentuale risulta più che raddoppiata a giugno 2011, quando l'incidenza si attesta al 6,8%, dato in linea con quello nazionale (6,7%). Per quanto riguarda l'analisi delle aree di provenienza dei titolari d'impresa, si collocano al primo posto gli imprenditori di origine rumena con 9.857 posizioni imprenditoriali (pari al 18,8% del totale), seguiti dai marocchini (8.790) con una quota dell'imprenditoria straniera pari al 16,8%, dagli albanesi (con 4.449 posizioni,

pari all'8,5% del totale) e dagli imprenditori cinesi (2.859 aziende, pari al 5,5% del totale). Francia, Svizzera e Germania occupano le successive posizioni.

A livello provinciale, emerge come sia Torino ad ospitare il maggior numero di imprenditori stranieri della regione: il 7,8% delle attività imprenditoriali è gestita da stranieri. Il peso dell'imprenditoria straniera supera la media regionale anche a Novara (7,4%). A Vercelli il dato appare in linea con quello piemontese, mentre nelle altre province l'incidenza risulta minore. La distribuzione per settori di attività evidenzia, infine, una forte concentrazione delle imprese con titolari stranieri nel settore del commercio e delle costruzioni, che assorbono insieme oltre la metà delle attività imprenditoriali. Seguono i servizi, mentre ruoli residuali sono assunti dall'industria manifatturiera e dall'agricoltura.