

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica			
	Confindustria Genova			
1	Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale)	03/05/2022	<i>Ultimatum di confindustria sulle opere</i>	2
22	Il Secolo XIX	03/05/2022	<i>Gronda, industriali in pressing "Parta con l'attuale governo" (E.Rossi)</i>	4
1	La Repubblica - Ed. Genova	03/05/2022	<i>Confindustria "La Gronda adesso o mai piu'" (A.Bruzzone)</i>	5

MANCA SEMPRE UNA FIRMA

ULTIMATUM DI CONFINDUSTRIA SULLE OPERE

Troppi silenzi sulla Gronda che alleggerirebbe il traffico della Liguria dal Nord per merci e passeggeri. L'associazione convoca i parlamentari del territorio ma si presentano solo in 3. L'ostruzionismo dei grillini

■ Il porto di Genova aumenta i traffici e prevede ulteriori sviluppi, il turismo sarà sempre più di prossimità ma la situazione delle autostrade liguri è nota. Servirebbe la Gronda, la bretella che consentirebbe di bypassare il nodo di Genova verso ponente (e i principali porti liguri). Ma sull'opera è calato il silenzio nonostante basti una firma del ministro per aprire i cantieri. Confindustria con-

voca i 24 parlamentari liguri, ma solo in 3 sono presenti all'incontro (anche se alcune forze politiche hanno garantito comunque appoggio). 15 Stelle sono invece da sempre contrari. Il presidente degli industriali: «Sono specializzati a perdere battaglie sulle infrastrutture. Speriamo sia così anche stavolta».

Diego Pistacchi a pagina 6



APPELLO PER FAR PARTIRE LA GRONDA

Confindustria chiama i parlamentari: si presentano in tre

Alcune forze si schierano per l'opera sempre più urgente. Silenzio grillino

Diego Pistacchi

■ Confindustria ha invitato tutti i parlamentari liguri per parlare di Gronda. Si sono presentati in 3 su 24, in rappresentanza di 3 partiti sugli 8 presenti tra Camera e Senato. Qualcuno aveva avvertito di avere impegni concomitanti, qualcuno ha garantito comunque il pieno appoggio, come nel caso della Lista Toti che ha firmato un comunicato di sostegno alla posizione degli industriali. Altri proprio non pervenuti. «Siamo preoccupati per il silenzio che sta calando su questa opera indispensabile per la Liguria - riassume l'iniziativa il presidente Umberto Riso -. Siamo convinti che sia il momento decisivo, con questo governo che ha la possibilità di spingere su scelte importanti e dobbiamo partire prima che finisca la legislatura. Per questo siamo soddisfatti di aver raccolto la piena condivisione dei parlamentari con cui abbiamo parlato e che rappresentano la parte portante della maggioranza che sostiene Draghi».

Ieri però all'incontro c'erano Raffaella Paita (Italia Viva), Edoardo Rixi (Lega) e Roberta Pinotti (Pd). Più Marco Campomenosi, capogruppo della Lega al Parlamento Europeo. I primi due sono anche esponenti della Commissione Trasporti e Infrastrutture della Camera, organo al quale però appartiene anche il pentastellato Roberto Traversi, che ieri ha declinato l'invito per un altro impegno e che rappresenta in realtà un partito da sempre contrario all'opera. Come ricordato dal presidente di Confindustria Riso, «c'è un progetto esecutivo che attende solo di essere approvato, non è più in discussione un passaggio politico sull'opera, né una revisione del tracciato». Ma il punto è proprio questo. Si sono criticati a lungo i precedenti ministri delle Infrastrutture che dovevano «solo firmare» per far partire i cantieri, ma non è che con Enrico Giovannini e Mario Draghi premier la situazione sia cambiata. Possibile che pesi ancora il «veto» grillino?

I dubbi per l'ennesima palude in cui sembra finito il pro-

getto riguardano anche la necessità di fare una rapida revisione dei costi alla luce dei rincari. Dubbi però assai deboli e relativi perché i costi sono comunque a carico di Aspi come espressamente previsto dal contratto. Il governo non può e non deve in alcun modo essere condizionato da questo. Piuttosto credibile è il fatto che il passaggio di Aspi dai privati (Benetton) al pubblico (Cdp) richieda qualche verifica. In ogni caso non ci sono scuse e infatti i tre parlamentari si sono presi l'impegno di presentare un documento per spingere il governo a non perdere ulteriore tempo.

Anche perché tempo non ce n'è e lo confermano i fatti snocciolati da Confindustria. «Il nostro porto ha raddoppiato i traffici, uno studio conferma che solo nell'area Sampierdarena passano 3.500 camion al giorno che diventeranno 4.800 in cinque anni, cui aggiungere quelli del bacino di Prà - sottolinea Andrea Carioti, vicepresidente con delega alle Infrastrutture -. Non dimentichiamo poi che qualunque intervento in edilizia ha di per sé un

moltiplicatore di circa 1,7-2,5 volte l'investito. Qui parliamo di un'opera da oltre 4 miliardi che potrebbe far quindi raddoppiare l'indotto per il territorio, senza contare tutti gli altri benefici».

Benefici che riguarderanno anche il turismo e lo spostamento delle persone oltre che delle merci. «Dal nostro position paper sul porto emerge che con le nuove infrastrutture portuali, diga in testa, si va verso un aumento di 2 milioni di container e 1 milione di passeggeri - aggiunge il vice presidente con delega al mare, Beniamino Maltese -. Il turismo sta cambiando, sarà sempre più industrializzato e di prossimità. Non possiamo fare a meno di opere come la Gronda». La stoccata finale arriva ancora dal presidente Riso: «L'Italia è il Paese dei NO uno dopo l'altro, abbiamo visto cosa ci è costato con l'energia a forza di dire NO al nucleare, ai termovalorizzatori, ai gassificatori, alle trivelle - affonda il colpo -. I Cinque Stelle sono specializzati nel perdere le battaglie contro le infrastrutture. Speriamo perdano anche questa». E anche presto.

VERTICE CON I PARLAMENTARI LIGURI

Gronda, industriali in pressing «Parta con l'attuale governo»

Il presidente Riso: «Ma i costi vanno rivisti». Paita (Iv): «Possibile via a luglio»

Emanuele Rossi

Adesso o mai più. Ne sono convinti i vertici di Confindustria Genova: se i cantieri della Gronda di ponente non aprono entro le prossime elezioni politiche, il progetto è destinato a inabissarsi, dopo quindici anni di parole e polemiche. «Abbiamo consultato i parlamentari liguri e abbiamo la convinzione che questo governo possa finalmente fare partire la Gronda - dice il presidente Umberto Riso - ma se dovessero cambiare le maggioranze non potremmo permetterci di perdere di nuovo anni». L'associazione degli industriali vuole rilanciare il pressing pubblico, «anche con manifestazioni» e spingere sull'acceleratore dell'opera da 4,7 miliardi di euro, la più grande contenuta nel piano infrastrutturale di Autostrade per i prossimi anni. Ma come è noto il passaggio decisivo, la firma del Ministero dei trasporti sul progetto esecutivo, è ferma a Roma dal crollo di Ponte Morandi.

COSTI DA RIVEDERE

A questo punto gli ostacoli sono in realtà più tecnici che politici. Anche se le perplessità sul tracciato di ponente della Gronda (il raddoppio quasi interamente in galleria tra Bolzaneto e Voltri) da parte del M5S sono note, e lo stesso candidato del centrosinistra a sindaco di Genova, Ariel Dello Strologo, ha sposato la posizione di equilibrio della coalizione con i pentastellati (sì alla Gronda, ma via ai cantieri immediato solo per il raddoppio della A7 in territorio genovese). Cosa impedisce quindi



Il nuovo viadotto di Bolzaneto previsto dal progetto Gronda

al ministro Giovannini di dare il via libero definitivo? Il primo ostacolo è che la Gronda è parte fondamentale del piano economico finanziario di Aspi, che a sua volta è legato alle concessioni. E il tutto è legato alla nuova proprietà della concessionaria di 3000 chilometri di autostrade. In definitiva: finché non si compie il passaggio di Aspi da Atlantia a Cdp (e ai fondi di investimento collegati), con il cosiddetto "closing", non si può procedere. Per questo i tempi dovrebbero essere spediti: si parla del 5 maggio. Ma c'è anche un altro passaggio che comporterà cambiamenti: il progetto infatti è del 2017 ma come tutte le grandi opere subirà gli effetti dei pesanti rincari delle materie prime. I costi saranno quindi aggiornati, ma per questo il governo è all'opera su un decreto infrastrutturale che riguarderà tutte le ope-

re pubbliche in Italia, disciplinando gli eventuali rincari. Da Autostrade non arriva alcun commento sulla situazione. Una volta approvato il progetto esecutivo e rivisti i costi, l'azienda dovrebbe fare partire le gare per le opere a mare, lo "slurrydotto" (una conduttura per smaltire i detriti) del

All'incontro anche i parlamentari Campomenosi e Rixi (Lega) e Pinotti (Pd)

Polcevera e la fresa che scaverà i tunnel.

PAITA: VIA POSSIBILE A LUGLIO

Ad azzardare una tempistica è Raffaella Paita, presidente della Commissione trasporti alla Camera, una dei parlamentari intervenuti all'incon-

65

i chilometri di nuovo tracciato autostradale previsti dal progetto

4,7

miliardi di euro l'attuale previsione di costi della Gronda

tro di Confindustria (insieme a Marco Campomenosi ed Edoardo Rixi della Lega e Roberto Pinotti del Pd). «Il Ministero ha indicato che l'approvazione dovrebbe avvenire tra giugno e luglio, per poi partire con la fase realizzativa. È importante seguire con precisione queste tempistiche per evitare ulteriori ritardi, e che l'opera parta con questo governo e senza cambiare il progetto», dice la parlamentare renziana che lancia anche l'idea di una «nuova Milano-Serravalle» per completare l'implementazione dei collegamenti autostradali tra Genova e il capoluogo lombardo. Sul tema interviene anche la Lista Toti in Regione che ribadisce sostegno a «un'opera fondamentale e indispensabile per la Liguria, per la sua economia, per la logistica, per il turismo e tutti i cittadini». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Grandi opere

Confindustria "La Gronda adesso o mai più"

di **Alberto Bruzzone**

«Il congelamento del progetto della Gronda è intollerabile e inaccettabile». Non se ne parla più nel dibattito politico e il presidente di Confindustria Genova, Umberto Riso, ha lanciato l'ennesimo appello in questo senso, incontrando ieri i parlamentari liguri che, a vario titolo, sono impegnati a Roma su questo fronte.

● a pagina 4



Grandi opere

Confindustria all'attacco sulla Gronda

“Ritardi intollerabili, si parta subito”

di **Alberto Bruzzone**

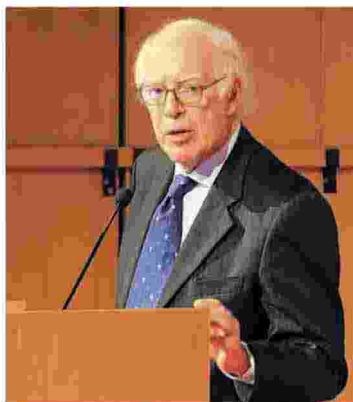
«Il congelamento del progetto della Gronda è intollerabile e inaccettabile». Non se ne parla più nel dibattito politico e il presidente di Confindustria Genova, Umberto Riso, ha lanciato l'ennesimo appello in questo senso, incontrando ieri i parlamentari liguri che, a vario titolo, sono impegnati a Roma su questo fronte: Raffaella Paita (presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati), Edoardo Rixi, Roberta Pinotti e Marco Campomenosi. Assente Roberto Traversi del Movimento 5 Stelle, già sottosegretario al Ministero dei Trasporti, che ha declinato l'invito degli industriali per un precedente impegno. Riso è stato tranchant: «Il Movimento 5 Stelle ha perso tutte le battaglie, sino a questo momento, in tema di infrastrutture, speriamo che perda anche questa». Ma qual è lo stato dell'arte a proposito della Gronda? Che fine ha fatto il progetto e come mai non se ne parla più? Al momen-

to, tutto il dossier relativo a questa importante opera infrastrutturale per la Liguria giace al Ministero dei Trasporti, «dove manca solamente una firma per far partire i bandi e, dopo di quelli, i lavori», come ha fatto presente Umberto Riso. I parlamentari liguri presenti si sono impegnati a redigere un documento comune da inviare al Governo, per sensibilizzare sulla questione. Il budget stanziato da Autostrade è di 4,3 miliardi di euro, «ma si tratta di una cifra che potrebbe essere soggetta a ribasso», ha dichiarato Riso, «e comunque sarebbe bene che si partisse con questo Governo, perché l'anno prossimo ci sono le elezioni e noi abbiamo la sensazione che se la Gronda non inizierà con questo Governo, rischia di non partire nuovamente per moltissimo tempo». A intervenire nell'incontro con la stampa successivo alla riunione con i parlamentari liguri è stato anche Andrea Carioti, vicepresidente di Confindustria Genova con delega a Territorio, Rigenerazione urbana e Infrastrutture: «Noi riteniamo che le

opere a mare annunciate, a cominciare dalla nuova diga foranea, debbano andare di pari passo con le opere ferroviarie e con quelle stradali. Della Gronda si parla dagli inizi degli anni Ottanta, nel 2015 siamo giunti al progetto esecutivo, ora fermo. Nel frattempo, sono raddoppiati i numeri per quanto riguarda merci e passeggeri nel porto di Genova. Oggi, solo a Sampierdarena, transitano 3500 Tir al giorno, che potrebbero diventare 5000 entro il prossimo quinquennio. Sappiamo quanto la Liguria sconti problemi dal punto di vista delle autostrade, problemi che dureranno ancora molti anni a causa dei cantieri. Perché non si parla più della Gronda, che può essere la soluzione?» Confindustria ha annunciato «successivi incontri con le altre associazioni e realtà economiche della regione e con le parti sociali, per continuare a parlare del tema della Gronda, anche se siamo stanchi di parlarne solamente e basta, ma è giusto che l'attenzione rimanga alta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il presidente Riso
 “Se non si fa con questo
 governo, rischiamo che
 si fermi del tutto”



◀ **Umberto Riso**
 Il presidente di Confindustria
 Genova lancia l'allarme