

# **Infrastrutture “al palo”, Unione industriali Torino: nel 2020 avanzano solo il 31% dei progetti nel Nord Italia**

Nel 2020 su 68 progetti infrastrutturali monitorati in tutto il Nord Italia, 23 risultano completamente fermi (pari al 34%); 24 invece (35%) hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e solamente 21 (31%) hanno soddisfatto le aspettative.

Tra le cause, oltre alla pandemia, si riscontra il mancato finanziamento di molti progetti, come nel caso delle ferrovie di adduzione ai Tunnel svizzeri del Gottardo e del Loetschberg; la burocrazia legata alle procedure e ai processi decisionali, per esempio nelle opere di accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa; e il persistere di veti e indecisioni politiche su diversi progetti, come la Gronda di Genova e il collegamento stradale Vigevano-Malpensa.

Sono invece proseguite secondo le aspettative le opere dove è stato forte il commitment politico come il tunnel ferroviario del Brennero e le tratte di alta velocità Brescia-Verona e Verona-Padova.

Sono alcune delle principali evidenze contenute nell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord (OTI Nord), giunto alla 20° edizione. Quest'anno l'Osservatorio, grazie all'adesione – per la prima volta – di tutte le Confindustrie del Nord Italia, amplia il monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali strategici di questa parte del Paese, proponendo soluzioni per affrontare le criticità esistenti.

Ad Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di

Torino – promotori dell’analisi – si aggiungono Confindustria Emilia-Romagna, Confindustria Friuli Venezia Giulia, Confindustria Liguria, Confindustria Lombardia, Confindustria Piemonte, Confindustria Trento, Assoimprenditori Alto Adige e Confindustria Veneto, dando al progetto un respiro nazionale.

I risultati di OTI Nord sono stati presentati questa mattina nel corso dell’evento “Il futuro delle infrastrutture per un’Europa più vicina”, trasmesso in live streaming su “Genio & Impresa”, webmagazine di Assolombarda. L’appuntamento è stato anche l’occasione per rimarcare il ruolo delle infrastrutture per il rilancio economico del Paese e per portare all’attenzione del Governo la necessità di fare scelte strategiche per la competitività del Nord.

Al dibattito hanno preso parte Alessandro Spada, Presidente di Assolombarda; Giorgio Marsiaj, Presidente Unione Industriale di Torino; Enrico Carraro, Presidente Confindustria Veneto; Giovanni Mondini, Presidente Confindustria Genova. Tra gli altri relatori: Umberto Lebruto, Amministratore Delegato FS Sistemi Urbani; Vittorio Biondi, Direttore Politiche Industriali e Competitività del Territorio Assolombarda; Armando Brunini, Amministratore Delegato SEA Aeroporti di Milano; Marco Bucci, Commissario straordinario per la Ricostruzione e Sindaco di Genova; Matteo Gasparato, Presidente UIR – Unione degli Interporti Riuniti; Guido Ottolenghi, Presidente Comitato Tecnico Logistica e Trasporti, Confindustria; Mario Virano, Direttore Generale TELT.

“Non dovrebbero mai capitare drammi come quello della funivia Stresa-Mottarone. L’investimento nelle infrastrutture deve essere una priorità per lo sviluppo del territorio che, per essere realmente vivibile, competitivo e attrattivo, deve puntare ad essere sempre più sicuro e connesso. In questo scenario, il Nord Italia, al centro della grande manifattura europea, gioca un ruolo fondamentale di traino – ha dichiarato Alessandro Spada, Presidente di Assolombarda -. L’obiettivo deve essere quello di rafforzare, attraverso un sistema

infrastrutturale integrato, i collegamenti tra Lombardia, Piemonte, Liguria, Veneto ed Emilia-Romagna che, insieme, rappresentano un grande “rettangolo produttivo nel cuore dell’Europa”. Una piattaforma unica di rilancio del Paese.

È dunque fondamentale valorizzare la grande occasione del PNRR, dimostrando capacità di esecuzione rispetto alle opere strategiche e contrastando la burocrazia per realizzarle. Da questo punto di vista, un primo importante banco di prova riguarderà le infrastrutture previste per le Olimpiadi di Milano-Cortina, una straordinaria opportunità di crescita e di innovazione per i nostri territori. Infine, per promuovere un Paese davvero integrato, propongo di costruire un monitoraggio di sistema anche per le infrastrutture digitali, che sono condizione essenziale per lo sviluppo”.

“L’Osservatorio è nato vent’anni fa per divulgare i programmi, le strategie, i progetti e le priorità relativi alle infrastrutture – ha sottolineato Giorgio Marsiaj, Presidente dell’Unione Industriale di Torino -. Lo scopo è da sempre sensibilizzare e stimolare i soggetti politici ed economici, affinché i programmi vengano pianificati e gli interventi realizzati con adeguate risorse, con procedure trasparenti e nel rispetto dei tempi previsti e delle esigenze dei territori interessati.

Con l’ampliamento dell’Osservatorio a tutto il Nord Italia, il progetto assume un respiro nazionale. È un passo molto importante nella direzione di creare un sistema competitivo e sostenibile di tutte le infrastrutture della mobilità, collegando in modo efficiente tra di loro e con il resto dell’Europa aree strategiche per l’economia italiana. Completare le infrastrutture – non solo fisiche, ma anche digitali – utili a connettere il Nord con il resto del Paese e con l’Europa è una responsabilità inderogabile. Penso, ad esempio, alla urgente necessità di ultimare la progettazione della tratta nazionale della Tav, di cui ancora in questi ultimi giorni si sta discutendo. L’obiettivo è aumentare la

produttività delle imprese e del nostro Paese in generale”.

«OTI Nord è la naturale evoluzione del progetto OTI Nord Ovest – ha commentato Enrico Carraro, Presidente Confindustria Veneto – Confindustria Veneto, insieme alle altre Confindustrie Regionali del Nord Est, ha voluto esserci perché riteniamo che sia fondamentale, in una logica di sistema, considerare il Nord del Paese come area privilegiata di interconnessione con l’Europa per innescare processi virtuosi di mobilità sostenibile e di sviluppo della logistica. Attraverso le nostre regioni passano infatti diversi corridoi europei che garantiscono i collegamenti est-ovest e nord-sud, favorendo l’integrazione di relazioni e filiere produttive rilevanti per tutta Europa e garantendo gli indispensabili flussi di merci, materie prime, componentistica, necessarie a tutto il sistema paese e a tutta l’Unione Europea.»

“Nel nostro Paese i tempi che intercorrono tra la progettazione di un’opera e la sua realizzazione sono estremamente lunghi – ha sottolineato Giovanni Mondini, Presidente Confindustria Genova -. Terzo Valico ferroviario e Gronda di Ponente, le due principali opere infrastrutturali attese dal nostro territorio e, in generale, da tutto il nord ovest, sono state concepite quando i traffici su gomma e via ferro, sia di merci che di persone, erano ben inferiori agli attuali.

La fine lavori del Terzo Valico è slittata al 2024; della Gronda di Ponente, invece, non sono stati ancora aperti i cantieri. Il nodo metropolitano genovese e in particolare la rete autostradale ligure – già fortemente “stressati” dall’agosto del 2018 a seguito del crollo del ponte Morandi, sull’autostrada A10 Genova-Ventimiglia, e dal crollo di un viadotto sull’autostrada A6 Savona-Torino, avvenuto il 24 novembre 2019 – sono stati interessati nel corso del 2020 da importanti lavori di manutenzione che ne hanno fortemente limitato la capacità e percorribilità.

Urgenti e indifferibili interventi sui viadotti gravemente ammalorati e nelle gallerie ritenute non rispondenti agli standard europei hanno determinato nell'estate scorsa chiusure giornaliere e notturne della rete, nonché gravi limitazioni per massa e sagoma imposte dai concessionari autostradali con conseguenti congestionamenti sia della rete autostradale che di quella ordinaria, sulla quale si è inevitabilmente riversato il traffico sia leggero che pesante”.

“Il Rapporto OTI Nord è un formidabile strumento di ragionamento sullo stato delle infrastrutture e sulla loro programmazione – ha osservato Guido Ottolenghi, Presidente Comitato Tecnico Logistica e Trasporti di Confindustria –. Il sistema produttivo italiano, e i milioni di famiglie che ne traggono sostentamento, ha bisogno di un'ottima logistica per approvvigionarsi e per inviare le merci prodotte ai mercati di destinazione.

Per questo serve ammodernare strade e ferrovie, interporti e aeroporti, snodi ferroviari e porti marittimi. Lo stato di avanzamento dei progetti già adottati è modesto e, inoltre, servirebbe elaborarne di nuovi. Per progredire occorre dialogo tra decisori politici e ceto produttivo, molta e costante buona volontà e migliori regole di attuazione. Infatti, molti ritardi sono dovuti proprio a complessità a livello amministrativo e giudiziario. Il PNRR si ripropone di affrontare alcuni di questi temi, ma non tutti, quindi occorre mantenere viva la visione complessiva del sistema infrastrutturale e logistico”.

Come si legge nell'OTI Nord, rimane drammatica la mobilità del trasporto merci – e in particolare dei trasporti eccezionali – sulla rete stradale esistente. La mancata programmazione delle chiusure di tratte stradali e autostradali ai mezzi pesanti per i necessari lavori di ammodernamento e manutenzione ha paralizzato e continua a paralizzare la circolazione in Liguria.

Ne derivano conseguenze pesanti, come l'aumento, anche di un terzo, dei costi dei trasporti e della logistica da e per i porti liguri e l'incremento, di circa sei volte, del tempo impiegato dai trasporti eccezionali in partenza da Genova per raggiungere il Terzo Valico, vista l'inutilizzabilità della strada statale dei Giovi. Anche nelle altre Regioni non è garantita la continuità degli itinerari stradali, in particolare laddove limitazioni al transito su ponti e viadotti impediscono la possibilità di passare da una Regione all'altra e di raggiungere i porti di partenza dei manufatti eccezionali come quelli di Marghera e Ravenna.

Per quanto riguarda le opere di potenziamento dei grandi assi stradali, che consentirebbero di garantire itinerari merci sicuri, si evidenzia un grave ritardo. Delle 15 opere monitorate, solamente il 20% (quindi 3 opere) sono proseguite secondo le aspettative, mentre il rimanente 80% ha visto avanzamenti inferiori alle attese o è rimasto fermo. In particolare, sono rimasti fermi i potenziamenti autostradali connessi al nodo politico non ancora sciolto della revoca o meno delle concessioni autostradali come, ad esempio, la Gronda di Ponente di Genova e i potenziamenti autostradali lungo la A13 e la A14.

Inoltre, risultano in sofferenza i nodi infrastrutturali delle città metropolitane del Nord. Sulle 26 opere monitorate, 22 (l'84%) non hanno avuto avanzamenti oppure hanno avuto avanzamenti inferiori a quelli previsti. In particolare, è rimasto fermo il 33% dei progetti di linee metropolitane, il 40% dei nodi ferroviari, il 50% dei nodi viari.

Anche le opere afferenti alle reti TEN-T, che permettono all'Italia sia di rimanere agganciata ai grandi flussi europei sia di raggiungere gli obiettivi di sostenibilità previsti dal Green Deal Europeo (ovvero trasferire il 75% delle merci trasportate su ferrovia), vanno avanti a rilento. Delle 15 opere riguardanti i grandi assi ferroviari, 6 sono avanzate secondo le aspettative (il 40%), mentre 7 (il 47%) sono

rimaste sostanzialmente ferme e le altre hanno avuto avanzamenti inferiori alle attese. In particolare, se sono andate avanti le opere lungo il Corridoio Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo, hanno subito ritardi quelle poste lungo il Corridoio Reno-Alpi così come la ferrovia del Ponente Ligure e il corridoio plurimodale Tirreno Brennero (TI.BRE). Analogamente è ferma la realizzazione del Passante di Bologna, della Bretella Campogalliano Sassuolo e della Cispadana.

Infine, tra le priorità condivise dai promotori di OTI Nord, c'è il completamento di alcune opere strategiche per il territorio, che si sarebbero dovute concludere tra la fine di quest'anno e il prossimo. Dalle opere di connessione ai valichi svizzeri lungo il Corridoio Reno-Alpi al nodo stradale di San Benigno, dal nodo ferroviario di Genova al completamento del servizio ferroviario metropolitano di Torino; dal potenziamento stradale tra Rho-Monza, la variante stradale Varesina e il prolungamento della metropolitana 1 a Monza; alla nuova strada Magenta-Abbiategrasso-Vigevano per quanto riguarda le connessioni all'aeroporto di Malpensa. Oltre al potenziamento del terminal intermodale di Milano Smistamento; alle opere di potenziamento infrastrutturale del porto di La Spezia, alla Pedemontana Veneta.

---

## **Confindustria                          Torino, Gallina: “Non si può escludere il settore auto”**

*Nel Decreto Rilancio non possono mancare le misure a sostegno dell'auto – commenta **Dario Gallina**, Presidente dell'Unione*

Industriale di Torino. *“La loro assenza sarebbe indice di una grave miopia, che rischierebbe di far collassare un settore fondamentale per l’economia del nostro Paese e del nostro territorio”.*

Gli ultimi dati, raccolti nel contesto della crisi scaturita dall’emergenza sanitaria, mostrano un sostanziale azzeramento delle vendite. Secondo le prime stime, il 2020 rischia di registrare un calo di oltre mezzo milione di immatricolazioni, corrispondente al crollo del 25% del mercato nazionale.

“Ciò porterà delle ricadute pesantissime in termini occupazionali per una filiera che rappresenta circa il 6% del PIL italiano – aggiunge Gallina. – Per questo è importante agire con immediatezza e senza esitazioni, con interventi mirati che stimolino la domanda e la capacità produttiva, salvaguardando in questo modo la filiera e migliaia di posti di lavoro”.

“In linea con quanto già richiesto dall’Anfia e condiviso da tutte le categorie sindacali, chiediamo – aggiunge il Presidente degli industriali torinesi – che sia immediatamente previsto un incentivo per l’acquisto di auto e veicoli commerciali in stock da parte di cittadini e imprese: l’immobilizzazione delle vetture nei concessionari, infatti, rischia di rallentare la ripresa delle attività produttive, con le prevedibili ricadute economiche e sociali. Inoltre, per coniugare le esigenze ambientali e commerciali con quelle della filiera, servono incentivi per l’acquisto di vetture eco-compatibili, sia di livello alto, sia per quanto riguarda quelle di fascia più bassa, che in particolare include i modelli prodotti nel nostro Paese”.

In Piemonte operano circa 750 imprese automotive, pari al 35% dell’intero comparto nazionale, con oltre 70mila occupati diretti e indiretti e un fatturato che, prima dell’emergenza, costituiva circa il 40% di quello totale del settore. A seguito dell’emergenza, attualmente i lavoratori meccanici in



cassa integrazione nel nostro territorio sono circa 50mila.

“Il futuro dell’automotive – conclude Gallina – si decide ora, per questo serve una visione complessiva di politica industriale e un progetto di sviluppo a lungo termine.

Se oggi il Governo perdesse l’occasione di inserire incentivi alla domanda, potremmo non essere in grado di attenuare l’impatto di questa crisi, che ha colto il settore auto proprio mentre cambiava pelle, in un momento di epocale transizione tecnologica. Ora la sfida è quella di proseguire sulla strada verso una sempre maggiore sostenibilità, salvaguardando l’occupazione e la sopravvivenza delle nostre imprese”.

---

## **La Piccola Industria organizza un ciclo di webinar di formazione finanziaria per le aziende**

L’attuale emergenza sanitaria e la recessione economica hanno colpito improvvisamente le imprese, generando una violenta crisi di liquidità, abbattendo la domanda e stravolgendo le strutture aziendali.

La Piccola Industria dell’Unione Industriale di Torino è da tempo impegnata nel fornire alle PMI un supporto concreto, con l’obiettivo di aiutarle a mantenere una struttura patrimoniale ed economica sana, fondamentali per adempiere alle

prescrizioni previste dal nuovo Codice della crisi di impresa e dell'insolvenza.

Per rispondere alle necessità imposte alle imprese dall'emergenza sanitaria, economica e sociale in atto, la Piccola Industria, in collaborazione con Skillab e con l'Ordine dei Dottori Commercialisti, ha deciso di dare un seguito al ciclo di formazione finanziaria inaugurato nel 2018, adattandolo alle attuali esigenze di liquidità e focalizzandolo sugli strumenti a disposizione delle aziende.

Giovanni Fracasso, Presidente della Piccola Industria dell'Unione Industriale di Torino ha dichiarato: "La nostra Associazione e soprattutto la rappresentanza delle PMI è volta da sempre al supporto delle nostre Imprese sul territorio attraverso azioni proattive e concrete. In momenti come questi, diventa fondamentale pensare all'oggi e quindi a traghettare le PMI al di là della crisi, ma senza perdere la prospettiva del domani, e quindi fornendo agli imprenditori una visione e gli elementi per indirizzarsi verso un futuro. Futuro che, qualsiasi sarà, non potrà prescindere per le nostre imprese dai fondamentali finanziari ed economici".

Filippo Sertorio, Vice Presidente Piccola Industria dell'Unione Industriale di Torino con delega al Credito e alla Finanza, ha aggiunto: "Le nostre aziende hanno bisogno più che mai di un aiuto pratico e concreto per affrontare la crisi e per gestire al meglio questa fase storica. In questo momento riteniamo strategico, imprescindibile e oserei dire vitale fornire degli elementi formativi in più sia in ambito finanziario che di controllo e gestione poiché, oltre a segnare tutti noi da un punto di vista umano, sociale ed economico, è occorsa in un momento di transizione legislativo estremamente rilevante.

Non possiamo infatti dimenticarci come il nuovo Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza prevede nuovi adempimenti ed adeguati assetti che, per quanto i termini siano stati

prorogati al 2021, dovranno essere rispettati e adeguatamente programmati. È con questo spirito che abbiamo strutturato un percorso frutto della stretta collaborazione con l'Ordine dei Dottori Commercialisti che sono partner importanti affinché il nostro tessuto economico reagisca nel migliore dei modi e si appresti a superare questo difficile periodo”.

“La crisi – ha commentato Luca Asvisio, Presidente dell'Ordine dei Commercialisti di Torino Ivrea e Pinerolo – ha confermato, ancora una volta, l'importanza dell'interlocuzione tra banche, imprese e professionisti, da tempo uniti in un triangolo virtuoso, volto al costante sviluppo della competenza.

Le domande che in questi giorni gli imprenditori sottopongono ai propri commercialisti per districarsi nella burocrazia che la norma richiede per accedere ai finanziamenti garantiti dallo Stato e che vede le banche sottoposte ad un superlavoro, ci pone nella condizione di porci quali ausiliari dell'impresa nella gestione delle sue necessità, riconoscendoci – di fatto – un ruolo che non sempre la norma ci attribuisce in termini di esclusive, nonostante la formazione cui siamo sottoposti e la deontologia cui siamo tenuti rappresenti una garanzia posta a favore della collettività”

Paolo Vernerio, Vice Presidente della Fondazione Picatti – Milanese dell'Odcec di Torino e referente del Gruppo di Studio sul sistema dei controlli in azienda e 231, ha concluso che: “Pur in presenza di un rinvio a settembre 2021 del Codice della Crisi, mai come in questi frangenti di grande incertezza è quanto mai utile procedere al rafforzamento delle best practice aziendali ed alla implementazione dei sistemi di controllo di gestione, finalizzati a gestire ed eventualmente mitigare i rischi economico-finanziari che l'impatto del Covid-19 comporta. L'investimento per migliorare la gestione dei rischi, il sistema dei controlli e l'informativa finanziaria rappresenta una opportunità. In questo contesto noi commercialisti siamo al fianco delle aziende insieme alle associazioni di categoria”.

È stato dunque pianificato un percorso di 8 webinar – realizzati con il co-finanziamento della Camera di Commercio e dell’Unione Industriale di Torino – dedicati agli strumenti di supporto finanziario e agli incentivi per l’anno 2020, al rapporto con gli istituti di credito, alla pianificazione finanziaria e al rafforzamento patrimoniale, oltre che alle novità normative in tema di crisi d’impresa e insolvenza.

Il primo appuntamento è per mercoledì 6 maggio, alle ore 11, con il webinar dal titolo: “Tutta la liquidità per le PMI: agevolazioni e strumenti per l’emergenza Covid-19”.

Interverranno Giancarlo Somà, responsabile Ufficio Economico Unione Industriale Torino; Fabio Francescatti, responsabile Ufficio Tributario Unione Industriale Torino e Fabrizio Gramaglia, Responsabile Agevolazioni e Strumenti Finanziari Finpiemonte

La partecipazione è gratuita ed è possibile registrarsi inviando una mail a [piccola@ui.torino.it](mailto:piccola@ui.torino.it)

---

## **Confindustria Torino: II° edizione dell’indagine sugli effetti della pandemia sulle imprese piemontesi**

L’indagine fotografa un Piemonte che s’impegna e che sta cercando di affrontare questa emergenza senza precedenti utilizzando forme di lavoro inedite, come lo smart working, che porteranno positive opportunità nel futuro. Ma la resistenza delle aziende non può essere infinita.

I risultati dell'indagine sono chiari: senza la liquidità in tanti non riusciranno a ripartire. Se le priorità sono la salute e la sicurezza di tutti, dobbiamo essere consapevoli che più si protrae la chiusura delle aziende, più aumenta il rischio della loro non riapertura e della conseguente perdita di migliaia posti di lavoro.

Bisogna ora pensare ad una fase 2 che garantisca un accesso immediato al credito e ne snellisca le procedure permettendo a tutti di ripartire e lavorare in completa sicurezza" dichiara Dario Gallina, Presidente dell'Unione Industriale di Torino, commentando i dati della seconda indagine di Confindustria sugli effetti della pandemia del Covid-19 sulle imprese italiane.

Tale indagine è stata effettuata a livello nazionale da Confindustria, e ha visto la partecipazione di 506 aziende piemontesi, il cui 95% ha dichiarato di aver subito l'impatto negativo del Coronavirus.

In seguito all'emanazione dei DPCM del 22 e del 25 marzo 2020, risulta che in Piemonte quasi un'azienda su due ha dovuto interrompere in toto la propria attività (40%), mentre il 33,2% l'ha chiusa parzialmente. Tale interruzioni hanno determinato un danno che il 22% del campione regionale ritiene "gestibile" mentre per oltre il 67% è considerato "severo" o "significativo". Solo il 2% ha considerato l'impatto da Covid "trascurabile".

In media, rispetto alla normalità (marzo 2019), si è assistito ad un calo, su scala regionale, del 33,8% del fatturato e del 33,1% delle ore lavorate. Rispetto ai due parametri, il Piemonte ha scontato un calo leggermente sopra la media italiana.

Lo smart working è stato diffusamente impiegato ove il 28% dei dipendenti totali delle aziende intervistate svolge attualmente il proprio lavoro da casa. Il 44,4% del campione

risulta inattivo, mentre quasi per l'84% dei dipendenti si ricorre ad ammortizzatori sociali (CIGO, FIS, etc.).

Infine è stato chiesto agli imprenditori quali provvedimenti governativi fossero più efficaci per mitigare gli effetti negativi di questa emergenza sanitaria: l'esigenza comune segnalata è la necessità di liquidità attraverso finanziamenti a condizioni agevolate per riavviare le attività produttive.

L'indagine è stata avviata on line e vi hanno partecipato oltre 4000 aziende, di cui 505 imprese piemontesi: un campione ridotto che non può considerarsi statisticamente rappresentativo della totalità delle imprese del Piemonte ma che, tuttavia, è altamente indicativo dell'impatto che il COVID e i provvedimenti governativi hanno avuto sul tessuto imprenditoriale regionale.

---

## **Confindustria Torino dona 10mila mascherine alla Fondazione Medicina e all'Ospedale Sant'Anna**

il Presidente dell'Unione Industriale di Torino, **Dario Gallina**, alla presenza di **Alberto Lazzaro**, Presidente del Gruppo Giovani Imprenditori, ha consegnato 10mila mascherine FFP2 alla Fondazione Medicina a Misura di Donna Onlus, che in questo momento di emergenza ha deciso di dedicare tutte le proprie energie ad aumentare la sicurezza del personale sanitario e delle pazienti dell'Ospedale Sant'Anna,

affiancando l'azione dell'AOU Città della Salute e della Scienza di Torino.

“In momenti drammatici come quello che siamo vivendo – ha commentato Dario Gallina, Presidente degli industriali torinesi – la scelta di sostenere realtà che si dedicano ai presidi sanitari, punti di forza del nostro territorio, vuol dire dare il nostro contributo per la sicurezza della comunità.

Questa emergenza ci richiama al senso di responsabilità, consapevoli che i nostri comportamenti saranno parte determinante del domani che stiamo costruendo. La scelta dell'Ospedale Sant'Anna nasce proprio dalla decisione di dare un supporto al personale, alle pazienti e a tutti quei neogenitori che, nel mezzo di questa crisi, stanno affrontando uno dei momenti più importanti delle loro vite e guardano al futuro”.

“Siamo molto grati all'Unione Industriale per il prezioso dono di mascherine di protezione per gli operatori sanitari impegnati in prima linea all'Ospedale S. Anna nel prendersi cura di mamme e neonati e di donne con patologie ginecologiche che richiedono trattamenti non differibili – ha dichiarato la Prof.ssa Chiara Benedetto, Presidente Fondazione Medicina a Misura di Donna Onlus – La presenza del Presidente dell'Unione Industriale, Dott. Dario Gallina, e del Presidente del Gruppo Giovani Imprenditori, Ing. Alberto Lazzaro, al momento della consegna del materiale è stata una dimostrazione tangibile della loro attenzione e sensibilità nei confronti delle donne e delle generazioni future di cui il S. Anna rappresenta uno dei simboli cittadini”.

“Ringraziamo l'Unione Industriale di Torino e l'Associazione Medicina a Misura di Donna per questa generosa donazione di mascherine FFP2, che saranno di grande aiuto per i nostri operatori sanitari in questo periodo di grande emergenza legata al Covid-19” ha aggiunto il Commissario della Città

della Salute di Torino, dottor Giovanni La Valle.