

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

n. 6 - Luglio 2006

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture



a cura di

CONFINDUSTRIA GENOVA - ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO



– Le proposte della Commissione Europea per le TEN	<i>pag.</i>	2
– Libro verde della Commissione europea sulla politica marittima integrata	"	2
– Il contributo delle opere pubbliche all'economia italiana dal 1995 al 2005	"	2
– Dichiarazione comune delle Regioni del nord sul tema delle infrastrutture	"	3
– A.C. Torino-Lione: molti tavoli, poche decisioni	"	4
– Superstrada Milano-valichi svizzeri: nuovo rinvio per l'interramento della SP5 a Monza	"	5
– Nuovo sistema regionale per il monitoraggio del trasporto di merci pericolose nell'area di Genova e Savona	"	5
– Collaborazione OTI Nordovest - Fondazione Nordest	"	6

In evidenza:

– Presentazione dell'Osservatorio Infrastrutture, Trasporti e Logistica della Fondazione Nordest	"	7
--	---	---

Eventi:

– Il trasporto e la logistica per le Olimpiadi di Torino 2006: il ruolo degli operatori e l'eredità olimpica - Torino, 17 luglio 2006	"	7
– Conferenza Economica Italo-Svizzera - Genova, 26 e 27 ottobre 2006	"	7

LE PROPOSTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA PER LE TEN

Nell'ambito delle proposte per il prossimo programma finanziario 2007-2013 la Commissione europea ha previsto finanziamenti pari a 20,35 miliardi di euro per il solo settore delle reti trans-europee (TEN) per i trasporti, concentrando gli aiuti su un numero limitato di progetti e autorizzando un tasso di incentivazione che in casi eccezionali potrà coprire il 50% del costo dei progetti transfrontalieri. Il finanziamento, e la conseguente realizzazione in tempi certi della rete di trasporto comunitaria, sono una priorità strategica ed imprescindibile per l'effettivo funzionamento del mercato unico europeo dell'Europa allargata, ovvero per garantire la libera circolazione di persone e di merci.

LIBRO VERDE DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLA POLITICA MARITTIMA INTEGRATA

Il 7 giugno 2006 la Commissione ha pubblicato un nuovo Libro verde al fine di delineare una nuova visione della politica marittima integrata.

Il Libro verde intende mettere in risalto i rapporti di interconnessione e interdipendenza tra i diversi settori legati al mare, quali i trasporti, la navigazione, il commercio, le industrie costiere e portuali, la produzione di energia in mare, la pesca, l'acquacoltura, la ricerca marina e il turismo.

Per ulteriori informazioni si può consultare il sito <http://ec.europa.eu/>

IL CONTRIBUTO DELLE OPERE PUBBLICHE ALL'ECONOMIA ITALIANA DAL 1995 AL 2005

Il 7 giugno 2006, nell'ambito di un convegno di Unioncamere, il CRESME ha presentato la ricerca "Il contributo delle opere pubbliche all'economia italiana dal 1995 al 2005".

Dalla ricerca è emerso come gli investimenti in opere pubbliche abbiano contribuito in modo rilevante alla dinamica economica del nostro Paese nell'ultimo decennio. Il rapporto investimenti PIL è andato crescendo, passando dal 2,15% del 1995 al 3,08% del 2005. In particolare gli investimenti in opere pubbliche nel periodo 2001-2005 sono aumentati del 39,9%, mentre il PIL è cresciuto del 3,4%; **senza gli investimenti in ope-**

re pubbliche, conclude il CRESME, l'Italia sarebbe in una condizione di recessione. Tuttavia, nel 2005 si sono evidenziati segnali di frenata negli investimenti in opere pubbliche, cresciuti solo dello 0,37%, il valore più basso dal 1995. Una conseguenza importante da considerare è anche quella occupazionale: il settore delle opere pubbliche occupa circa **600.000 addetti**; se si dovessero confermare i segnali di frenata negli appalti (-7% nel 2005 e -13,4% nei primi due mesi del 2006), sarebbero **a rischio circa 80.000 posti di lavoro**.

Nella stessa ricerca il CRESME ha poi messo in luce la questione della dimensione della spesa pubblica per realizzare le opere previste dalla Legge Obiettivo. A fronte di una **spesa prevista per la realizzazione delle opere strategiche pari a 267 miliardi di euro**, dalle analisi delle informazioni disponibili risultano essere approvate dal CIPE opere per un costo di 68,6 miliardi di euro, e di queste **le risorse disponibili assommano a circa 32 miliardi di euro**. Questo significa, conclude il CRESME, non solo che **risulta da finanziare oltre l'80% del piano della Legge Obiettivo**, ma che occorre porre una seria riflessione sulla **capacità della finanza pubblica di destinare per il futuro un flusso adeguato di risorse per realizzare le opere infrastrutturali previste**.

Se da un lato non appare ipotizzabile rinunciare agli investimenti in opere pubbliche, dall'altro lato occorre misurarsi con i vincoli di bilancio. Le strade perseguibili sembrano essere di due tipi: da un lato occorre incentivare la diffusione di strumenti complementari alla finanza pubblica, tra cui il partenariato pubblico privato, dall'altro lato è indispensabile provvedere alla selezione delle opere da realizzare.

DICHIARAZIONE COMUNE DELLE REGIONI DEL NORD SUL TEMA DELLE INFRASTRUTTURE

Gli assessori alle infrastrutture delle Regioni Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Valle D'Aosta, Veneto nonché delle Province autonome di Bolzano e di Trento si sono riuniti a Brescia il 22 giugno scorso, anche facendo seguito a recenti dichiarazioni congiunte di presidenti di regione, per trattare dei problemi delle infrastrutture nel nord Italia e hanno approvato la seguente dichiarazione conclusiva.

"Le regioni del nord, governate da giunte di centrodestra e di centrosinistra, manifestano di comune intesa il convincimento che le infrastrutture costituiscono il principale fattore di modernizzazione dell'Italia settentrionale e una delle più incisive leve per migliorare la competitività del sistema economico della pianura padana. Le regioni esprimono questo orientamento nella consapevolezza che esso corrisponde al sentire della stragrande maggioranza dei cittadini.

In tale quadro infrastrutture ferroviarie come le linee AV/AC assumono un rilievo ancora più accentuato delle altre poiché sono la scelta obbligata per poter spostare le merci, oltre che i passeggeri, dalla gomma alla rotaia e per poter risolvere in modo ecocompatibile il problema degli attraversamenti alpini e la riqualificazione dei sistemi ferroviari regionali.

Le regioni firmatarie concordano con le scelte di programmazione infrastrutturale compiute in sede comunitaria da Commissione, Consiglio, Parlamento e propongono al governo italiano di stabilire una collaborazione permanente per condividere lo sforzo di programmazione, progettazione e

gestione delle infrastrutture che il nord indica da tempo come irrinunciabili.

Le regioni guardano con preoccupazione alla accelerazione recentemente impressa alla realizzazione del corridoio Ferrmed e Strasburgo - Bratislava che costituisce una alternativa al Progetto prioritario n.6/Corridoio V. L'accelerazione nasce anche a seguito delle incertezze verificatesi in Italia sul Corridoio V.

Le regioni chiedono un incontro tempestivo ai ministri delle infrastrutture e dei trasporti allo scopo di avviare subito la collaborazione e la condivisione di un comune programma di azione, che coinvolga anche i soggetti tecnici come ANAS e FS e che si sostanzii con un tavolo di lavoro permanente di confronto con i Ministeri competenti.

Gli assessori hanno deciso di dare vita ad un loro coordinamento operativo permanente che avrà la funzione di definire un comune programma di azioni delle regioni del nord.

Gli assessori ritengono che le opere irrinunciabili per la modernizzazione del Paese siano:

- Corridoio plurimodale Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest.*
- Corridoio plurimodale Berlino-Brennero-Verona-Modena-Palermo.*
- Corridoio plurimodale Genova-Rotterdam.*
- Corridoio plurimodale Adriatico*
- Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero*
- Sistema dei porti, degli interporti e dei valichi alpini.*

Ritengono inoltre che nell'ambito dei corridoi plurimodali vadano risolti i problemi dei nodi di Torino, Genova, Milano, Bologna, Venezia, Trieste".

A.C. TORINO-LIONE: MOLTI TAVOLI, POCHE DECISIONI

Nel 1871, solo dieci anni dopo l'Unità nazionale e con le modeste risorse tecniche dell'epoca, la Val di Susa e la Maurienne vennero collegate su rotaia attraverso il primo dei grandi trafori alpini, quello scavato per la galleria ferroviaria del Frejus.

E proprio in Val di Susa dopo ormai 12 anni di studi e valutazioni economiche, tecnologiche ed ambientali (in parte favorevoli in parte contrarie) il progetto della linea di A.C. Torino-Lione è ancora fermo.

Il Presidente del Consiglio Romano Prodi considera quest'opera "indispensabile", però avverte già

che i francesi "dovranno aspettare". Il Ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, giudica opportuna una ricerca di correttivi al progetto ancora in discussione mediante il dialogo aperto con i delegati delle Comunità coinvolte. Ma precisa: "c'è disponibilità a rivedere il tracciato se si trova una soluzione migliore senza snaturare l'opera, non è comunque pensabile di fare una ferrovia che si inerpica sulle montagne, è necessario realizzare un tunnel".

Il Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, ha suggerito: "Meglio azzerare tutto e ripartire".

A Bruxelles la Commissione UE che dovrebbe finanziare parte dei lavori attende l'ultima parola di Romano Prodi, una decisione che appare molto impegnativa sul corridoio 5 della rete

transeuropea Lisbona-Kiev.

Sull'onda di questi pareri discordanti, il 6 giugno i Presidenti delle Regioni del Nord (Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto e Friuli Venezia Giulia) hanno inviato, su iniziativa di Transpadana, una lettera aperta al Presidente del Consiglio Prodi ed al Ministro delle Infrastrutture Di Pietro perché venga predisposto al più presto il calendario della messa in opera del progetto rispettando le linee guida che emergeranno dai lavori dell'Osservatorio e che siano dettagliate le necessità finanziarie del progetto per il periodo 2007-2013, così come richiesto dall'Unione Europea.

Si riporta di seguito il testo integrale della lettera

Premesso che:

- il "progetto n° 6 Lione-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest/frontiera ucraina" è uno dei 30 progetti infrastrutturali prioritari dell'Unione Europea, sanciti dal Consiglio e del Parlamento europei nell'aprile 2004;
- la rilevanza del progetto n° 6 Lione-Budapest è accresciuta dal fatto che esso incrocerà altre due direttrici ferroviarie europee strategiche per il nostro Paese, la Genova-Rotterdam e la Verona-Brennero-Monaco-Berlino;
- esso è la condizione essenziale per raggiungere l'obiettivo di un rilevante trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia lungo tutto l'asse est-ovest nella pianura padana, con significativi vantaggi ambientali, energetici e per la sicurezza;
- la nuova linea ferroviaria ad alta capacità merci e passeggeri Torino-Lione, indicata sin dal 1994 quale progetto infrastrutturale prioritario al Vertice europeo di Essen, è stata riconfermata nell'aprile del 2004 dal Consiglio e del Parlamento europei tra i 30 progetti di interesse comune per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, quale anello fondamentale del progetto n° 6;
- il 29 gennaio 2001 i governi italiano e francese, in occasione del Vertice italo-francese di Torino, hanno sottoscritto un Accordo Internazionale per la realizzazione della Torino-Lione, e che tale accordo nel 2002 è stato ratificato a larghissima maggioranza dai rispettivi Parlamenti nazionali;
- il 5 maggio 2004 i Ministri dei Trasporti italiano e francese hanno firmato a Parigi un "Memorandum di intesa tra l'Italia e la Francia sulla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione" in cui viene definita la ripartizione finanziaria dell'opera tra i due Stati ed i finanziamenti attesi dall'Unione Europea;
- il progetto preliminare della tratta internazionale da Bruzolo a Saint-Jean de Maurienne è stato approvato dal Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nel dicembre 2003 ed il progetto preliminare della parte italiana da Bruzolo a Settimo Torinese è stato approvato dal CIPE nell'agosto 2005;
- entro il prossimo mese di giugno la coordinatrice del progetto prioritario n° 6 Loyola De Palacio, dovrà riferire alla Commissione europea sull'avanzamento di tale corridoio facendo una proposta per il suo cofinanziamento nell'ambito del budget europeo 2007-2013 per le Reti Transeuropee dei Trasporti;

– è stato costituito e sta iniziando la propria attività di approfondimento degli aspetti ambientali, di carattere sanitario ed economico sulla nuova linea, l'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione composto dai rappresentanti degli Enti Locali, delle Istituzioni Locali e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della Salute.

I firmatari di questa lettera, al fine di ottenere l'inserimento del progetto Torino-Lione nel budget europeo 2007/2013, chiedono al Governo italiano:

che sia predisposto al più presto **il calendario della messa in opera del progetto**, rispettando le linee guida che emergeranno dai lavori dell'Osservatorio;

che siano dettagliate **le necessità finanziarie del progetto** per il periodo 2007-2013, con espliciti impegni di pagamento secondo una ripartizione annuale;

che venga messa in campo una **reale politica di riequilibrio modale** che privilegi l'utilizzo della ferrovia sui percorsi a lunga distanza.

6 Giugno 2006

Mercedes Bresso - Presidente Regione Piemonte
Claudio Burlando - Presidente Regione Liguria
Roberto Fonnigoni - Presidente Regione Lombardia
Giancarlo Galan - Presidente Regione Veneto
Riccardo Illy - Presidente Regione Friuli Venezia Giulia

SUPERSTRADA MILANO- VALICHI SVIZZERI: NUOVO RINVIO PER L'INTERRAMENTO DELLA SP5 A MONZA

Il 16 maggio 2006 Anas, accogliendo le osservazioni dell'Autorità per i lavori pubblici, ha comunicato di aver revocato all'associazione temporanea di imprese Impregilo SpA-Secol SpA, il provvedimento di aggiudicazione definitiva dei lavori di realizzazione dell'interramento della strada provinciale n. 5 tra Monza e Cinisello, in conseguenza della rinuncia dell'impresa mandante Secol. Ricordiamo che questo intervento è fondamentale per fluidificare il traffico lungo l'asse stradale che collega Milano e l'autostrada A4 con alcuni importanti valichi svizzeri. A questo punto Anas dovrà individuare le modalità per riavviare le procedure necessarie all'apertura del

cantiere, i cui lavori avrebbero dovuto iniziare già nel 2003, poi rinviati una prima volta alla fine del 2005.

NUOVO SISTEMA REGIONALE PER IL MONITORAGGIO DEL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE NELL'AREA DI GENOVA E SAVONA

Si chiama Relamp il nuovo progetto pilota attivato dalla Regione Liguria per il monitoraggio del trasporto delle merci pericolose nell'area stradale e autostradale genovese. Il progetto, in anteprima nazionale, è stato messo a punto grazie alla finanziaria regionale Filse, in partnership con Elsig e SET Spa e sviluppato con

il sostegno del Ministero dell'Ambiente che lo ha finanziato con un milione e mezzo di euro, nel rispetto delle indicazioni fornite dal Piano generale dei Trasporti e della Logistica dell'anno 2000. Obiettivo rispondere alle esigenze di sicurezza del territorio, ridurre il rischio nel trasporto delle merci pericolose e minimizzare le conseguenze di eventuali incidenti attraverso un sistema di centrali operative predisposte a livello istituzionale e operativo su tre livelli di azioni. Da un lato la pianificazione dell'itinerario, nella fase preliminare, e l'attribuzione di quello ritenuto a rischio minimo; il telecontrollo del veicolo durante il trasporto, della sua posizione e dell'integrità del carico, attraverso tecnologie di localizzazione, diagnostica di bordo e telecomunicazione e dall'altro, durante l'emergenza, il supporto alle autorità competenti per il pronto intervento. Grazie alla disponibilità di determinati sistemi tecnologici sarà possibile avere in

anticipo determinate informazioni, quando si verificano spargimenti di sostanze inquinanti e anche il tipo di prodotti pericolosi coinvolti. Questa conoscenza può infatti consentire l'utilizzo dei mezzi più appropriati per fronteggiare l'emergenza, ad esempio la sostanza da impiegare per spegnere un incendio, ma anche informazioni per la cura di eventuali feriti che sono venuti in contatto con le sostanze pericolose presenti. Inoltre conoscere la posizione dei veicoli che trasportano merci pericolose può consentire una migliore distribuzione degli stessi sul territorio, ed in caso di incidente, identificare quelli che si trovano in prossimità del luogo, deviandoli verso percorsi più sicuri.

"Questo sistema è un prototipo - ha spiegato l'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti, Luigi Merlo - che vogliamo coordinare anche con le regioni vicine, come il Piemonte con cui esistono forti scambi commerciali perché l'obiettivo è quello di dirottare le merci pericolose sulla ferrovia e sulle autostrade del mare, individuando così scelte alternative".

Tra i soggetti che sono stati operativamente coinvolti nella progettazione e sperimentazione del nuovo sistema, le società di autotrasporto, rappresentate nel progetto dal Gruppo Spinelli, i gestori delle reti stradali, autostradali e ferroviarie, attraverso Società Autostrade per l'Italia, i gestori dei terminal di interscambio - Porti e Interporti, rappresentati nel progetto dal Terminal Contenitori Porto di Genova SpA - Sech, le autorità competenti nel trasporto delle merci pericolose e nella gestione delle emergenze come i Vigili del Fuoco, la Protezione Civile, l'Arpal, l'Autorità Portuale, la Capitaneria di Porto, la Polizia stradale e i servizi informativi della Regione Liguria, Datasiel e Provincia.

"Gli esiti del progetto - ha aggiunto l'assessore regionale all'Ambiente, Franco Zunino - potranno

costituire una proposta di integrazione alla normativa nazionale e comunitaria per l'adozione di procedure standardizzate per garantire la sicurezza delle persone e dell'ambiente". Il progetto Relamp prende il via dall'area di Genova e Savona per l'elevata concentrazione di insediamenti industriali che trattano sostanze pericolose, per la presenza di porti dove tali sostanze sono movimentate e di strutture dedicate al trasporto come oleodotti.

Sul nodo autostradale genovese tra Genova Ovest e Voltri viaggiano mediamente ogni giorno circa 70.000 veicoli con una crescita esponenziale del 3,5% l'anno. Inoltre il grado di incidenti che si verificano sul nodo stradale e autostradale genovese presenta valori sensibilmente superiori alla media della rete nazionale, con tassi di mortalità in linea rispetto alla rete nazionale, ma concentrati in soli 150 chilometri di autostrada contro i circa 3.500 dell'intera rete gestita dalla Società Autostrade per l'Italia. In particolare nel 2004 a fronte di un dato pari a 62,14 di tasso di incidentabilità nazionale, solo sulla A12 si è riscontrato un dato superiore di 70,56 incidenti su 45,7 chilometri di autostrade e un tasso di mortalità pari a 0,93 morti per incidente contro lo 0,80 dell'intera rete nazionale.

COLLABORAZIONE OTI NORDOVEST - FONDAZIONE NORD EST

OTI Nordovest e Fondazione Nord Est, attraverso l'Osservatorio Infrastrutture, Trasporti e Logistica, hanno avviato una collaborazione sul tema dello sviluppo infrastrutturale del Nord Italia.

Questa iniziativa nasce dalla consapevolezza che i sistemi infrastrutturali delle macro-regioni del Nord Ovest e del Nord Est sono strettamente interdipendenti, così come i rispettivi livelli di efficienza, e costituiscono il "ponte" tra l'Europa e l'Italia. In questa logica rientrano in particolare:

- il Corridoio Cinque, che attraversa l'intera Pianura Padana e che ha nella linea ferroviaria ad alta capacità Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste l'asse fondamentale in grado di favorire lo sviluppo territoriale dell'intera area;
- il corridoio Tirreno-Brennero (Ti.Bre), in grado di connettere il sistema portuale ligure, attraverso il valico del Brennero, con l'Europa Centrale e Orientale.

L'esistenza di questi importanti corridoi infrastrutturali pone importanti questioni che riguardano la messa a sistema con altri snodi quali le piattaforme logistiche e intermodali (es. Novara, Piacenza, Verona, Padova), il sistema aeroportuale padano (es. Torino, Milano, Bergamo, Brescia, Verona, Venezia) e quello portuale (ligure e veneto-giuliano), e di questi tra loro.

La collaborazione tra OTI Nordovest e Fondazione Nord Est si concretizzerà attraverso alcune linee di azione principali:

- scambio continuo di informazioni;
- attivazione di link ai rispettivi siti;
- collaborazione nella realizzazione dei rispettivi prodotti editoriali (newsletter, rapporti annuali, ecc.);
- organizzazione di incontri specifici sui temi di comune interesse.

In evidenza:

PRESENTAZIONE DELL'OSSERVATORIO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E LOGISTICA DELLA FONDAZIONE NORD EST

La Fondazione Nord Est, su sollecitazione dei propri soci fondatori – segnatamente le Associazioni degli Industriali e le Camere di Commercio del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e del Trentino - ha intrapreso la realizzazione e l'implementazione di un Osservatorio permanente sulle Infrastrutture, i Trasporti e il sistema della Logistica nel Triveneto. Tale strumento si propone innanzitutto di documentare l'attuale dotazione infrastrutturale delle tre regioni di interesse, ma anche di definire i principali deficit e "colli di

bottiglia" che insistono sul sistema economico locale e di sollecitare alcune azioni utili per superare, o quanto meno ridurre, le criticità oggi presenti.

La sezione Progetti, in particolare, si occupa di monitorare una serie di opere strategiche, per cui siano già stati aperti i cantieri o siano in fase di definizione la modalità e la tempistica per la loro realizzazione. Ognuna delle opere di interesse è presentata nelle sue caratteristiche generali, con particolare attenzione alla tempistica, ai ritardi nell'implementazione delle procedure e nell'avanzamento dei lavori, nonché ai relativi costi e alle necessarie fonti di finanziamento. Tutte le informazioni raccolte sono disponibili sul sito Internet della Fondazione Nord Est, all'interno del quale è stata costituita una sezione ad hoc denominata Osservatorio Infrastrutture (www.fondazione Nordest.net/Osservatorio_Infrastrutture.6.0.html). I dati di traffico delle differenti in-

frastrutture oggetto di interesse (autostrade, porti, aeroporti, interporti, ferrovie) sono aggiornati periodicamente, grazie ad un contatto diretto con le singole società di gestione. I materiali sono consultabili on line senza che si renda necessaria alcuna registrazione da parte degli utenti; ulteriori schede o approfondimenti sono disponibili sotto forma di file in formato pdf, scaricabili gratuitamente sempre dal sito Internet della Fondazione Nord Est.

Infine, l'annuale Rapporto sulla società e l'economia del Nord Est, curato dalla Fondazione Nord Est medesima e pubblicato da Marsilio Editore, contiene un capitolo ad hoc dedicato all'analisi della situazione infrastrutturale dell'area e alla disamina delle principali dinamiche occorse negli ultimi 12 mesi, in particolare per quanto attiene le opere inserite nel quadro del Corridoio paneuropeo n. 5.

Eventi:

IL TRASPORTO E LA LOGISTICA PER LE OLIMPIADI DI TORINO 2006: IL RUOLO DEGLI OPERATORI E L'EREDITÀ OLIMPICA

Torino, 17 luglio 2006

Trasporti e logistica sono stati elementi strategici per la gestione del momento olimpico e hanno comportato un'intensa e lunga attività di preparazione che hanno coinvolto il territorio e le aziende sponsor e partner. Nell'incontro che si terrà a Torino il 17 luglio 2006 i protagonisti

impegnati sul campo forniranno una testimonianza sull'attività svolta e valuteranno le ricadute sul sistema di trasporti dell'area interessata e sulla competitività dei suoi attori.

www.otinordovest.it/Allegati/invito%20trasporti%202006.pdf

CONFERENZA ECONOMICA ITALO-SVIZZERA

**Genova,
26 e 27 ottobre 2006**

È prevista per i giorni 26 e 27 ottobre 2006 a Genova, presso la sede dell'Autorità Portuale, la Conferenza Economica Italo Svizzera organizzata dall'Ambasciata svizzera in Italia e dalle Camere di Commercio di Genova, Milano e Torino. Oggetto della Conferenza la promozione dei rapporti italo-svizzeri anche dal punto di vista delle relazioni commerciali e dei trasporti.

COS'È OTI NORDOVEST

OTI NORDOVEST è un osservatorio sulle opere infrastrutturali prioritarie che interessano il territorio della Lombardia, del Piemonte e della Liguria, creato dalle Associazioni industriali di Genova, Milano e Torino che ha come obiettivo il monitoraggio delle opere selezionate, al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web www.otinordovest.it nel quale sono disponibili e scaricabili le schede informative su oltre cinquanta progetti, il rapporto annuale sullo stato di avanzamento delle opere, oltre ad una breve rassegna stampa e a documenti di interesse specifico.

La newsletter ha periodicità trimestrale e viene inviata esclusivamente via e mail.

NordOvest Infrastrutture

www.otinordovest.it

info@otinordovest.it

a cura di:

ASSOLOMBARDA

Area Monitoraggio del Territorio e
Infrastrutture, Organizzazione Zonale
Via Pantano, 9 - 20122 Milano
Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326
www.assolombarda.it
e.mail: mitoz@assolombarda.it

CONFINDUSTRIA GENOVA

Servizio Territorio e Infrastrutture
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova
Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577
www.confindustria.ge.it
e.mail: fpatrone@confindustria.ge.it

UNIONE INDUSTRIALE TORINO

Servizio Urbanistica e Territorio
Via M. Fanti, 17 - 10128 Torino
Tel. 011.5718502 - Fax 011.5718458
www.ui.torino.it
e.mail: usu@ui.torino.it