

NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

n. 2 - Luglio 2005

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

a cura di



ASSINDUSTRIA GENOVA - ASSOLOMBARDA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

SOMMARIO

- Intervista al nuovo presidente di Assolombarda dr.ssa Diana Bracco	<i>pag</i>	1
- Sottoscritto il patto per la logistica	"	2
- Eliminato per il 2005 il limite agli investimenti nelle infrastrutture portuali	"	2
- Rilievi Eurostat agli aumenti di capitale del Gruppo Ferrovie dello Stato e al finanziamento di ISPA per l'Alta Velocità	"	2
- Torino-Lione: ancora proroghe	"	2
- Chiusura del Frejus ed emergenza valichi	"	3
- Autostrada Torino-Milano: aumentano i costi	"	3
- Brebemi, Pedemontana Lombarda e Tangenziale est esterna di Milano: eterne incompiute	"	4
- Strada Provinciale Villa di Monza: definiti i tempi di avvio dei cantieri	"	4
- Linea ad Alta Capacità ferroviaria Milano-Bologna: attivazione interconnessione di Melegnano	"	4
- Nodo ferroviario di Genova: via libera regionale al progetto definitivo	"	5
- In dirittura di arrivo l'approvazione del piano regolatore del porto di Savona	"	5
- Assemblea del Comitato Transpadana e stato di realizzazione dell'opera	"	5
- Gli spostamenti quotidiani e periodici degli italiani	"	5

INTERVISTA AL NUOVO PRESIDENTE DI ASSOLOMBARDA DR.SSA DIANA BRACCO

Lo scorso 20 giugno Diana Bracco è stata eletta Presidente di Assolombarda per il quadriennio 2005-2009. "Mettere l'impresa al centro", ha affermato Diana Bracco nella relazione programmatica all'Assemblea Generale dell'Associazione, "è l'unico modo per rilanciare lo sviluppo economico sia in Europa sia

in Italia. E per farlo occorrono infrastrutture materiali e immateriali, disboscamento e snellimento burocratico, servizi competitivi a costi competitivi, cuneo fiscale ridotto e automatismi per incentivare ricerca e innovazione". Il neo Presidente di Assolombarda ha posto anche un'enfasi particolare sul tema delle infrastrutture sostenendo che è indispensabile "promuovere e sostenere la realizzazione di infrastrutture moderne, adeguate ad una domanda di mobilità in rapida crescita e già oggi gravemente insoddisfatta". In particolare,

per quanto concerne il territorio milanese, Diana Bracco ha indicato come fondamentali la realizzazione della Pedemontana Lombarda, della Brebemi, della Tangenziale est esterna nonché delle infrastrutture ferroviarie per il trasporto di persone e merci. "Lo sviluppo del territorio - ha affermato - deve avvenire in maniera compatibile ed equilibrata. Tutte le parti in causa, pubbliche e private, devono identificare obiettivi comuni e processi condivisi, valorizzando tutti gli elementi chiave che possono contribuire a rendere il territorio vivo e abitabile".

SOTTOSCRITTO IL PATTO PER LA LOGISTICA

Lo scorso 1 luglio è stato firmato a Palazzo Chigi il Patto per la logistica, tra Governo, aziende e associazioni imprenditoriali. Oltre al premier Silvio Berlusconi, alla sottoscrizione del documento erano presenti i Ministri Domenico Siniscalco, Pietro Lunardi, Altero Matteoli, Enrico La Loggia, Gianni Letta, il Sottosegretario alle Infrastrutture Paolo Ugge', la Vicepresidente di Confindustria Emma Marcegaglia, il Presidente dell'Aiscat Fabrizio Palenzona, il Presidente e Amministratore Delegato delle Ferrovie Elio Catania, il Presidente dell'Anas Vincenzo Pozzi. Il Patto prevede diverse tipologie di interventi e azioni nei seguenti ambiti: autotrasporto, sistema ferroviario, combinato terrestre, combinato marittimo, cargo aereo, logistica urbana, ottimizzazione delle attività logistiche. Il testo del Patto per la logistica è disponibile sul sito www.otinordovest.it nella sezione "Documenti".

ELIMINATO PER IL 2005 IL LIMITE AGLI INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

L'art. 14, 2° comma, del D.L. 30 giugno 2005 n. 115 ha stabilito la non applicabilità per il corrente anno del limite di incremento rispetto alle spese dell'anno 2003, istituito dall'ultima Legge Finanziaria, relativamente agli investimenti in infrastrutture portuali operati ai sensi della L. n. 166/02.

RILIEVI EUROSTAT AGLI AUMENTI DI CAPITALE DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO E AL FINANZIAMENTO DI ISPA PER L'ALTA VELOCITÀ

Il 18 marzo Eurostat ha formulato alcuni rilievi circa le procedure seguite per la contabilizzazione del deficit e del debito pubblico italiano con riferimento, tra l'altro, ai conferimenti di capitale effettuati dallo Stato al gruppo Ferrovie dello Stato Spa e alle procedure di finanziamento di Infrastrutture Spa (Ispa) per la rete alta velocità.

A seguito di tali eccezioni l'Istat ha proceduto da subito ad una riclassificazione per i conferimenti di capitale al gruppo Ferrovie dello Stato, mentre ha avviato una serie di approfondimenti tecnici sul tema del finanziamento Ispa. A tale proposito, nel comunicato del 24 maggio scorso l'Istat segnala di avere modificato il trattamento dei conti nazionali dell'operazione di finanziamento della linea ferroviaria ad alta velocità.

"Il debito contratto da Infrastrutture Spa e destinato a finanziare la società TAV, appartenente al gruppo Ferrovie dello Stato, è stato riclassificato come debito pubblico in quanto è stato ritenuto che la garanzia prestata corrisponda ad un effettivo impegno da parte dello Stato a rimborsare la maggior parte di esso. L'impatto sull'indebitamento netto è invece relativo all'importo effettivamente rimborsato anno per anno dallo Stato e per il momento è limitato al solo pagamento degli interessi".

Tale impostazione introduce nuovi elementi di preoccupazione circa il rispetto dei programmi di intervento infrastrutturale nel comparto ferroviario per vincoli connessi al patto di stabilità.

TORINO-LIONE: ANCORA PROROGHE

I Presidenti di Confindustria Piemonte, Luigi Rossi di Montelera, e dell'Unione Industriale di Torino, Alberto Tazzetti, lo scorso mese di giugno hanno inviato una lettera, a firma congiunta, al Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Pietro Lunardi, nella quale hanno espresso la loro preoccupazione nei confronti del nuovo rinvio delle indagini geotecniche preliminari all'inizio dei lavori della tratta di alta capacità Torino-Lione.

Dopo aver avuto un colloquio con il Prefetto di Torino, dr. Goffredo Sottile, al quale sono state esternate anche preoccupazioni in merito a possibili problemi di ordine pubblico dovuti alle resistenze degli abitanti dei comuni interessati, i due Presidenti hanno in questi giorni inviato una lettera al Ministro Pisanu, nella quale affermano che ulteriori ritardi rischiano di compromettere la realizzazione stessa dell'opera e di pregiudicare la disponibilità dei fondi europei ad essa destinati. Si riporta di seguito il testo della lettera.

«Ci consenta di sottoporre anche alla Sua personale attenzione la profonda preoccupazione degli industriali torinesi e piemontesi per i minacciati ritardi nell'avvio delle rilevazioni riguardanti la linea ferroviaria ad Alta Capacità Torino-Lione.

Abbiamo già scritto in proposito al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Pietro Lunardi e ci ha confortato la sua decisione di opporsi ad eventuali moratorie.

In realtà, sembra difficile che un ulteriore rinvio possa far cambiare le posizioni di quanti, da diversi anni e nonostante i numerosi incontri ai vari livelli, continuano ad opporsi alla TAV.

Si tratta di un'opposizione che,

negli ultimi mesi, ha assunto toni sempre più aspri: non vorremmo che la moratoria, di cui si continua a parlare, fosse motivata da timori connessi all'ordine pubblico.

In proposito abbiamo avuto un colloquio con il Prefetto di Torino, dr. Goffredo Sottile, al quale abbiamo esternato, oltretutto le nostre preoccupazioni, anche l'auspicio che le pubbliche autorità non cedano ad alcuna intimidazione.

Condividiamo i principi del metodo democratico e siamo consapevoli dell'esigenza di garantire a tutti i cittadini di manifestare liberamente il loro pensiero, naturalmente nel pieno rispetto delle Leggi. Ma riteniamo che sia inaccettabile porre a carico della collettività i costi del localismo e del populismo.

I rischi di un rinvio delle rilevazioni sarebbero infatti molto gravi, con ripercussioni fortemente negative sulla stessa realizzazione dell'opera, giudicata dal Governo essenziale per lo sviluppo dell'economia, non solo della nostra area, ma dell'intero Paese.

La ringraziamo sin d'ora per quanto vorrà fare e Le porgiamo, Signor Ministro, i migliori saluti.»

Intanto, lunedì 11 luglio ha avuto luogo un incontro tra Governo, delegazione italiana della Conferenza Intergovernativa e delegazione di Sindaci della Valle di Susa con i Presidenti della Regione Piemonte e della Provincia di Torino per un approfondimento della situazione dopo il blocco dei sondaggi geognostici provocato dai presidi della popolazione locale.

CHIUSURA DEL FREJUS ED EMERGENZA VALICHI

Il tragico incidente dello scorso 4 giugno e la conseguente chiusu-

ra al traffico del traforo del Frejus hanno indotto le Associazioni Piemontesi dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato, unitamente alle Associazioni dell'Autotrasporto, ad esprimere, durante una conferenza stampa avvenuta il 10 giugno 2005, la grande preoccupazione per le difficoltà ed i danni che ne deriveranno per l'economia locale.

La mancanza di soluzioni alternative che possano supportare il traffico commerciale legato agli scambi tra la nostra Regione ed il resto d'Europa, rischia di causare enormi aggravii ed una perdita di competitività insostenibile per l'economia del territorio piemontese, già provata dalla crisi economica.

Prendendo in considerazione le relazioni economiche tra le due regioni del Piemonte e del Rhone-Alpes, è stato stimato che il danno mensile arrecato al sistema economico delle due regioni dalla chiusura del traforo ammonterebbe ad oltre 21 milioni di euro (circa 250 milioni di euro annui). È stato altresì valutato che dei 90 mila passaggi mensili nel traforo del Frejus, 60 mila sono relativi agli scambi tra le due regioni. Confindustria ipotizza che 48 mila veicoli, di questi 60 mila, utilizzeranno il traforo del Monte Bianco, 6 mila passeranno per il Valico del Monginevro, 3 mila sceglieranno Ventimiglia e altrettanti affronteranno il Gran San Bernardo.

Il Comitato di Sicurezza della CIG (Conferenza Intergovernativa) riunitosi a Bardonecchia l'11 luglio ha proposto di riaprire il traforo del Frejus il prossimo 25 luglio, data che anticipa di circa un mese quella prevista inizialmente. Se ciò avverrà, l'apertura anticipata comporterà il rinvio di alcune opere di completamento del ripristino attualmente in corso, che verrebbero successivamente eseguite senza ulteriori interruzioni del traffico.

AUTOSTRADA TORINO-MILANO: AUMENTANO I COSTI

L'ammodernamento dell'autostrada Torino-Milano rischia di subire dei lunghissimi ritardi a causa della lievitazione dei costi. Gli aumenti sono stati generati in parte dalle nuove normative tecniche ed antisismiche emanate dal Governo dal 2001 in poi, ma, soprattutto, dalle nuove norme idrauliche di attraversamento dei corsi d'acqua demaniali e regionali, che hanno costretto a rifare gran parte dei progetti per adeguarli alle nuove prescrizioni tecniche e di sicurezza.

Va inoltre tenuto conto che al momento delle convenzioni con Satap (Società che gestisce l'autostrada), la valutazione dei costi risultava relativa ai progetti preliminari, redatti nel 1999, ed è scontato che passando ai progetti definitivi e quindi agli esecutivi i costi generalmente tendono a salire e spesso in modo significativo.

Dal momento che la durata delle concessioni non può essere prorogata, la prossima revisione quinquennale presuppone una copertura finanziaria di difficile reperibilità.

La spesa prevista in convenzione nel marzo 2000 ammontava a 345 milioni di Euro, mentre le stime attuali si attestano intorno ai 1200 milioni ed è nota al momento, da parte dello Stato, la carenza di nuove risorse per finanziare le infrastrutture.

Determinante è stata anche la scelta di dare priorità alla linea di Alta Capacità Torino-Milano, il cui affiancamento all'autostrada ha presupposto numerose "interferenze" generando modifiche ai progetti e di conseguenza aumento dei costi.

Al momento sembra che l'unica soluzione per scongiurare ritardi così lunghi sia quella di puntare

sull'aumento dei pedaggi, decisione politicamente difficile, ma tecnicamente efficace.

BREBEMI, PEDEMONTANA LOMBARDA E TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO: ETERNE INCOMPIUTE?

Sono tra le opere viarie strategiche per il territorio milanese e lombardo. Ma sono opere che presentano ancora notevoli incertezze sulla loro realizzazione. Il progetto preliminare posto a base di gara per la realizzazione della **Brebemi**, ovvero il collegamento autostradale diretto Brescia-Milano, da realizzarsi in totale autofinanziamento per un costo di 866 milioni di euro, ha avuto l'approvazione con prescrizioni da parte della Regione Lombardia il 5 agosto 2004 e, successivamente, il primo marzo 2005, l'approvazione con ulteriori prescrizioni da parte della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente. Le suddette prescrizioni hanno portato ad un incremento del costo del progetto di circa 778 milioni di euro. Per mantenere l'equilibrio economico e finanziario Brebemi ha richiesto l'aumento del periodo concessorio da 19 a 35 anni, l'aumento delle tariffe e un contributo pubblico di 200 milioni di euro. Si è in attesa che il Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE) approvi il progetto preliminare e il nuovo piano economico finanziario con le modifiche di cui sopra. Anche il progetto preliminare della **Pedemontana Lombarda**, infrastruttura di collegamento tra gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio attra-

verso la Brianza, ha avuto l'approvazione della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente lo scorso 8 marzo ed è in attesa dell'approvazione del CIPE. Tuttavia il costo di questa opera è di 4.300 milioni di euro, di cui 2.600 di contributo pubblico, una cifra che lascia più di un dubbio sulla sua effettiva disponibilità per le casse dello Stato. Infine la **Tangenziale est esterna di Milano**, opera viaria di connessione tra l'A1 a Melegnano e la A4 ad Agrate Brianza, con il compito di decongestionare l'attuale tangenziale est e di smistare i traffici diretti a Milano lungo le principali arterie di penetrazione in città, ha avuto l'approvazione del progetto preliminare da parte della Regione ma la bocciatura da parte della Provincia di Milano nonché di numerosi Comuni attraversati. Questa opera, il cui costo è di 1.742 milioni di euro di cui 364 milioni di contributo pubblico, sconta pesanti incertezze sui tempi di realizzazione dovute al consenso sul territorio.

Le difficoltà in cui versano questi progetti sono state ben evidenziate anche dal Presidente della Provincia di Milano, Filippo Penati, che in una dichiarazione ANSA del 27 giugno evidenzia come per la Brebemi, per far fronte ai costi aggiuntivi, sia necessario elevare la concessione ad almeno 30 anni e aumentare del 30% le tariffe del pedaggio previste dal progetto. Per quanto concerne la Pedemontana Lombarda, ritenuta anche dalla Provincia un'opera prioritaria, Penati esprime la sua preoccupazione rispetto al reperimento delle risorse pubbliche, mentre sulla tangenziale est esterna il giudizio del Presidente della Provincia di Milano è negativo e auspica che ci possa essere lo spazio per ridiscutere il progetto tra la fase della progettazione preliminare e quella definitiva.

STRADA PROVINCIALE VILLA DI MONZA: DEFINITI I TEMPI DI AVVIO DEI CANTIERI

Il 17 giugno scorso il tavolo istituzionale per la riqualificazione della strada statale n. 36 "Nuova Valassina" ha definito i tempi di apertura dei cantieri nel tratto Monza-Cinisello Balsamo. All'incontro, presieduto dall'Assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Alessandro Moneta, hanno partecipato anche i rappresentanti della Provincia di Milano, dei Comuni di Cinisello Balsamo, Monza e Muggiò, dell'ANAS e di Impregilo Spa, l'impresa appaltatrice dei lavori. Entro fine luglio sarà stipulato il contratto tra Anas e Impregilo dopo di che si potrà dare inizio ai lavori. L'intervento ha come obiettivo il miglioramento della connessione della statale n. 36 con il sistema autostradale di Milano e prevede l'interramento dell'attuale asse stradale per 4,3 chilometri e un tratto in galleria di 1,7 chilometri. Il costo dei lavori è di circa 160 milioni di euro.

LINEA AD ALTA CAPACITÀ FERROVIARIA MILANO-BOLOGNA: ATTIVAZIONE INTERCONNESSIONE DI MELEGNANO

È stata inaugurata, il 10 giugno scorso l'interconnessione ferroviaria di Melegnano che consente una migliore gestione e distribuzione del traffico ferroviario tra linea esistente (traffico lento) e linea ad alta capacità/velocità (traffico veloce). La prima parte, a Sud di Milano, procede in

affiancamento alla linea esistente Milano-Bologna fino al Comune di San Zenone al Lambro, in Provincia di Milano. Da qui la linea veloce corre in rilevato e i due rami dell'interconnessione (parte in rilevato, parte in viadotto e parte in galleria artificiale) si distaccano dalla linea veloce e si innestano sulla linea esistente. L'opera inaugurata a Melegnano è la prima delle otto interconnessioni previste fra la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano - Bologna e la linea esistente. L'investimento complessivo è stato di circa 100 milioni di euro.

NODO FERROVIARIO DI GENOVA: VIA LIBERA REGIONALE AL PROGETTO DEFINITIVO

Il 30 maggio scorso è stato presentato al CIPE e agli Enti interessati il progetto definitivo relativo al riassetto del nodo ferroviario di Genova.

Il progetto (che prevede una spesa complessiva di 622 milioni di euro) comprende nuovi interventi infrastrutturali e adeguamenti tecnologici delle linee esistenti destinati ad attuare la specializzazione dei flussi di traffico, separando i flussi merci e passeggeri a lunga percorrenza da quelli locali e a carattere metropolitano.

In particolare, gli interventi previsti riguardano:

- lo spostamento a mare della linea costiera tra Voltri e Pegli
- la costruzione della Bretella di Voltri tra la linea del Ponente e quelle di Ovada e dei Giovi
- il sestuplicamento della linea

tra Ge Principe e Ge Brignole
- l'adeguamento del parco di Ge Terralba

Il 1° luglio la Giunta della Regione Liguria ha espresso parere favorevole al progetto.

IN DIRITTURA DI ARRIVO L'APPROVAZIONE DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI SAVONA

La Giunta della Regione Liguria, il 1° luglio, ha deliberato la proposta al Consiglio regionale di approvazione del Piano Regolatore del Porto di Savona, che prevede investimenti per 500 milioni di euro, tra cui importanti interventi nei terminal Savona Merci Varie e nell'area di Vado come terminal multipurpose e Ro.Ro.

ASSEMBLEA DEL COMITATO TRANSPADANA E STATO DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Il 15 giugno si è svolta a Milano, presso il palazzo delle Stelline, l'Assemblea Ordinaria dei Soci del Comitato Transpadana, con l'intervento del Presidente di RFI Rainer Masera che ha relazionato sullo stato di attuazione del programma italiano dell'alta velocità ferroviaria.

Per quanto riguarda la Transpadana, sulla tratta Torino-Lione nel febbraio 2005 si sono affidati i lavori per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus (per un costo

complessivo di 80 milioni di euro).

Sulla tratta tra Torino e Novara i lavori sono quasi ultimati e l'entrata in esercizio è confermata per il 1 febbraio 2006, in tempo utile per i giochi olimpici invernali di Torino.

Per la tratta Novara-Milano i lavori sono stati avviati e l'entrata in esercizio dell'opera è prevista per luglio 2009.

Con riferimento alle tratte Milano-Genova e Milano-Verona, per le quali esiste un progetto preliminare approvato, il CIPE nella seduta del 18 marzo scorso ha deliberato il finanziamento da parte ISPA per un complesso di 10.537 milioni di euro.

La tratta Verona-Padova risulta la tratta più in ritardo a causa dei problemi progettuali connessi alla risoluzione del nodo di Vicenza che ne rallentano la definizione del progetto preliminare.

Sulla tratta Padova-Mestre i lavori sono in corso e l'opera dovrebbe essere completata entro il 2006.

Sulla tratta Venezia-Trieste sono in corso le procedure di approvazione del progetto preliminare per la Ronchi-Trieste, mentre sono in fase di progettazione gli altri segmenti.

GLI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI E PERIODICI DEGLI ITALIANI

L'Istat ha diffuso i dati definitivi del Censimento 2001 relativi agli spostamenti quotidiani che le persone residenti effettuano ogni giorno per raggiungere il luogo di studio o di lavoro.

Sono quasi 27 milioni gli italiani che ogni giorno si spostano dalla

dimora abituale per raggiungere il luogo di lavoro o di studio: la metà circa dell'intera popolazione (47%). Il 64% delle persone si sposta per andare al lavoro mentre il restante 36% si muove per raggiungere il luogo di studio.

Le punte più elevate di spostamenti quotidiani si raggiungono al Nord, soprattutto in **Lombardia** (52,9%); in **Piemonte** invece tocca il 49,5% e in **Liguria** il 43,2%. La regione dove ci si sposta di meno è la Calabria con il 39,3%.

Il 64% delle persone si sposta giornalmente soprattutto all'interno dello stesso comune di residenza, il 30% verso altri comuni della stessa provincia, il 5% verso comuni appartenenti a un'altra provincia della stessa regione e l'1% verso comuni di altre regioni o all'estero.

Oltre il 58% dei residenti raggiunge il luogo di studio o di lavoro in meno di 15 minuti e solo il 3,5% ha bisogno di più di un'ora per raggiungere la sua meta quotidiana.

Nelle aree di grande urbanizzazione naturalmente i tempi di percorrenza si allungano e le percentuali più alte di spostamenti "oltre i 60 minuti" si registrano nel Lazio (7,5%) e in **Lombardia** (4,6%).

L'83% delle persone utilizza mezzi di trasporto per raggiungere il luogo di studio o di lavoro e il rimanente 17% va a piedi. Rispetto al censimento 1991 è aumentata l'abitudine ad utilizzare l'automobile, mentre è diminuito l'utilizzo dei trasporti pubblici e la percentuale di quanti scelgono di raggiungere il luogo di studio o di lavoro a piedi.

Il primato per l'uso della motocicletta, del ciclomotore e dello scooter spetta alla **Liguria** (13,8%).

Il numero di coloro che al Censi-

mento 2001 hanno dichiarato di spostarsi giornalmente verso l'estero è pari a circa 47.000 unità. La Svizzera è lo Stato maggiormente interessato e rappresenta da solo il 73% dei flussi totali, seguita da Repubblica di San Marino, Monaco, Città del Vaticano, Francia, Austria, Slovenia, Germania, Croazia.

Al Nord ci si sposta per lavoro, al Sud per studiare. Il 64% (circa 17 milioni) delle persone che quotidianamente si spostano lo fa per recarsi al lavoro mentre il restante 36% (9,6 milioni) si muove per raggiungere il luogo di studio. La **Lombardia** e l'Emilia Romagna sono le regioni dove gli spostamenti per motivi di lavoro sono relativamente più alti, mentre la **Liguria** presenta il più basso valore per gli spostamenti legati allo studio.

Se gli uomini si assentano dalla dimora abituale per svolgere il proprio lavoro (32% degli uomini contro 17% delle donne), le donne vivono in dimora diversa da quella abituale per raggiungere i familiari (33% contro 24%). Inoltre le donne si spostano più degli uomini per motivi di studio e per vacanza.

Spostamenti di lungo periodo (superiori ai 90 giorni) per vacanza, in percentuali ampiamente superiori alla media si registrano in **Lombardia** (7,9%), Lazio (15,6%), **Piemonte** (15,1%), **Liguria** (14,3%), mentre la quota più bassa appartiene al Molise (2,6%).

Tutte le informazioni rilevate in occasione del 14° Censimento sono raccolte in una banca dati accessibile via internet sia dal sito dell'Istat (www.istat.it) sia da quello dedicato ai censimenti (<http://censimenti.istat.it>). Il documento integrale offre un commento approfondito dei vari aspetti ed è arricchito da grafici, tabelle e cartogrammi.

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:

ASSINDUSTRIA GENOVA

Area studi e ricerche Ambiente Territorio

Via F. Romani, 9 - 16122 Genova

Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338460

www.assindustria.ge.it

e.mail: fpatrone@assindustria.ge.it

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

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