

Newsletter di

otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

www.otipiemonte.it

 **UNIONE INDUSTRIALE TORINO** 



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



Convegno



OSSERVATORIO TERRITORIALE INFRASTRUTTURE DEL PIEMONTE: LO STATO DELL'ARTE E IL FUTURO DELLE GRANDI OPERE



lunedì 27 settembre 2010
ore 9,00

Centro Congressi
Unione Industriale di Torino
Sala Piemonte
via M. Fanti 17 - Torino

– Torino-Lione: la scadenza è vicina	2
– La nuova Porta Susa: visita al cantiere ed inaugurazione a dicembre 2011	3
– Sospensione della gara per il servizio ferroviario	4
– Finanziamenti per il prolungamento del metrò Linea 1	4
– Trasporto pubblico locale: GTT separa il servizio dalla rete, nasce Infra-TO	5
– Porta Nuova e il collegamento con la metropolitana	6
– Una holding provinciale per le infrastrutture	7
– Eventi e Convegni	
➤ La nuova piattaforma di Orbassano sulla Torino-Lione	7
➤ Incontro tra imprenditori dei territori della nuova linea Torino-Lione	7
➤ Il sistema aeroportuale del Nord Ovest.	7
➤ Piano della logistica nazionale	8
➤ Incontro con i parlamentari	8
– Prossimi appuntamenti	8

TORINO LIONE: LA SCADENZA È VICINA

Fino a ieri la priorità era individuare soluzioni di tracciato condivise, in grado di minimizzare l'impatto ambientale sui territori attraversati, oggi, dopo la presentazione ufficiale del Progetto Preliminare avvenuta a Parigi lo scorso 9 luglio davanti alla commissione intergovernativa italo-francese, le azioni prioritarie per il nostro Governo diventano il reperimento delle risorse finanziarie ed un nuovo accordo tra Italia e Francia sulla suddivisione dei carichi finanziari dell'opera e l'individuazione del soggetto gestore.

Primo passo **consolidare le cifre**: rispetto a quelle presentate dal Commissario Virano in occasione della presentazione del progetto preliminare, l'investimento necessario per realizzare l'intera infrastruttura è aumentato e la cifra finale si attesta attorno ai 20 miliardi di euro, dei quali 2,9 miliardi a carico dell'Europa, 8,6 miliardi del Governo italiano e 8,5 miliardi del Governo francese. L'aumento, rispetto al progetto precedente, è giustificato dal fatto che, sul versante italiano, il tracciato transiterà per il 90% in

galleria, sarà più lungo di 4 km e includerà il collegamento con la piattaforma logistica di Orbassano. Sarà indispensabile in ogni caso un ulteriore approfondimento all'interno delle successive fasi progettuali, volto all'individuazione di ogni possibile forma di contenimento dei costi.

Questa ripartizione sarà valida, secondo le intese, fino al 31 dicembre 2010, entro tale data infatti Italia e Francia dovranno **riscrivere e firmare un nuovo accordo che sostituirà quello siglato nel 2001** (e integrato dal memorandum del 2004).

I francesi chiedono di rispettare l'impegno preso nel 2007 dall'allora Ministro Di Pietro che vincolava l'Italia a coprire eventuali costi aggiuntivi dovuti alla revisione del progetto sul versante italiano.

L'accordo è indispensabile poiché entro dicembre 2010 la Commissione Europea rivedrà le priorità delle reti TenT (reti di trasporto trans-europee) e in assenza della firma tra i due paesi, i fondi oggi stanziati per la Torino – Lione (670 milioni di Euro) dall'Unione Europea potranno essere dirottati su altri progetti, come esplicitamente annunciato dal Vice Presidente della Commissione Europea con delega ai Trasporti Siim Kallas a Transpadana lo scorso luglio.

Ecco le date da tenere sotto controllo:

Le scadenze

- ottobre 2010: tavolo politico
- dicembre 2010: nuovo trattato internazionale per la definizione dei costi e del nuovo soggetto promotore (per poter procedere agli appalti)
- dicembre 2010: Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
 - Analisi Costi benefici
 - Analisi delle ricadute territoriali legge regionale per istituire la Démarche Grand Chantier
- gennaio 2011: inizio scavi tunnel di Chiomonte
- dicembre 2011: definizione progetto definitivo
- 2012: Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) sul definitivo e approvazione dello stesso
- gennaio 2013: gare d'appalto per i lavori
- ottobre 2013: inizio lavori

Dati tecnici

Linea comune italo-francese

(da Saint Jean de Maurienne a Chiusa San Michele)

- Lunghezza: 84,5 km di cui:
 - Piana di Saint Jean de Maurienne 4km
 - Tunnel di base: 57 km (12 in Italia e 45 in Francia)
 - Piana di Susa: 2,8 km
 - Tunnel dell'Orsiera: 19,2 km
 - Piana delle Chiuse: 1,1 km
- Costo: ~ 9,6 miliardi di Euro di cui (secondo il memorandum del 2004)
 - Unione Europea 2,9 miliardi di € (circa il 30% del costo globale)
 - ~ 4,2 miliardi di € Italia (63% del restante)
 - ~ 2,5 miliardi di € Francia (37% del restante)

Linea italiana

(da Chiusa San Michele a Settimo Torinese)

- Lunghezza: 45,7 km
- Costo: ~ 4,4 miliardi di €

Linea francese

(da Saint Jean de Maurienne a Lione)

- Lunghezza: 130 km
- Costo: ~ 6 miliardi di €

Intera linea Torino-Lione

- Lunghezza totale: 260 km
- Costo globale: ~ 20 miliardi di € di cui:
 - 2,9 a carico dell'Unione Europea
 - 8,6 a carico dell'Italia
 - 8,5 a carico della Francia

LA NUOVA PORTA SUSA: VISITA AL CANTIERE ED INAUGURAZIONE DICEMBRE 2011

Il 9 settembre è stata organizzata per il presidente della Regione, Roberto Cota, il sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, gli assessori regionali Barbara Bonino, Claudia Porchietto e Massimo Giordano, l'amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti, ed altri amministratori locali, la visita al nuovo cantiere della stazione di Torino Porta Susa.

"Questa stazione diventerà una delle più belle al mondo e sarà una realtà molto positiva per Torino e per il Piemonte - ha dichiarato Cota - Ringrazio l'ingegner Moretti, a cui riconosco grande professionalità e spirito di collaborazione che dovremo sfruttare anche per le altre partite aperte".

La nuova Porta Susa si svilupperà su 5 livelli, di cui 3 interrati. La copertura sarà costituita da 108 archi di vetro e acciaio con una lunghezza di 385 metri.

Il piano strada e' il vero e proprio accesso alla stazione, il primo piano sarà destinato alle attività commerciali, mentre nella parte interrata un livello sarà destinato alle biglietterie ed ai servizi, mentre quello inferiore al parcheggio di taxi e auto per 7.600 metri quadri totali. Infine, l'ultimo livello ospiterà i marciapiedi per l'accesso ai treni. Sempre qui, a una profondità di meno dieci metri, sarà possibile imboccare l'ingresso della metro.

Ad aprile 2011 sarà fruibile ai viaggiatori una prima parte del fabbricato: un accesso alla stazione da corso Bolzano e il primo dei quattro attraversamenti urbani - Avigliana - il livello "-1" con i servizi alla clientela e il livello "-3", quello di accesso diretto alla Metropolitana.

Copertura di Porta Susa



A dicembre 2011 sarà ultimato il fabbricato viaggiatori e saranno accessibili tutti gli spazi ad eccezione dei binari 1 e 2. Questi ultimi saranno utilizzabili solo dopo il completamento della galleria Est e del quadruplicamento fra le stazioni di Torino Porta Susa e Torino Stura con l'attraversamento sotterraneo del fiume Dora Riparia. I binari 1 e 2 si aggiungeranno agli altri quattro attualmente in uso nella nuova stazione sotterranea.

Un cambiamento infrastrutturale notevole, per una città che, fino a cinque anni fa, non aveva neppure una linea di metropolitana.

L'opera, che ha richiesto un investimento di 58 milioni di euro, punta sull'innovazione: oltre alle celle fotovoltaiche inserite nelle lastre di vetro della copertura, la climatizzazione interna sarà garantita da un impianto che utilizzando l'acqua ad altissima pressione creerà un microclima interno.

A margine della visita, l'assessore Bonino ha ottenuto da Moretti un importante risultato: "A breve ci incontreremo per la prima riunione del tavolo tecnico che abbiamo concordato per la definizione del nuovo accordo di servizio. Insieme a Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia, cominceremo la discussione con la valutazione delle esigenze degli utenti, ed in particolar modo dei pendolari. Parleremo anche del tema della qualità del servizio offerto, in un quadro di riprogrammazione complessiva. Devo ringraziare Moretti per la disponibilità che ha dimostrato; anche lui del resto ha convenuto sull'importanza di accelerare i tempi della trattativa per addivenire ad un nuovo accordo dopo tre anni di attesa".

SOSPENSIONE DELLA GARA PER IL SERVIZIO FERROVIARIO

La Regione Piemonte ha sospeso la procedure per la gara europea per la gestione del servizio ferroviario locale indetta dalla precedentemente amministrazione.

La scadenza per la presentazione delle offerte prevista per il 20 luglio slitterà così al 30 settembre 2010. L'esigenza di sospensione è stata manifestata dalla Società di committenza "Scr" a causa delle difficoltà di accesso ai depositi officine annualmente esistenti. Tale circostanza condiziona infatti fortemente le possibilità dei concorrenti di formulare le offerte in conformità ai documenti di gara entro il termine previsto nonostante l'ottima formulazione del bando.

L'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Barbara Bonino ha dichiarato inoltre che: "è intendimento della Regione adoperarsi per risolvere il problema dell'accesso di tutti i concorrenti ai beni funzionali all'esercizio ferroviario in condizioni eque, trasparenti e non discriminante".

Si è pertanto ritenuto ragionevole posticipare il termine del tempo necessario a risolvere il problema.

FINANZIAMENTI PER IL PROLUNGAMENTO DEL METRÒ LINEA 1

In risposta alle allarmanti notizie per i presunti tagli ai fondi regionali per la realizzazione della metro di Torino, nel lotto tra Porta Nuova e Lingotto, l'asses-



sore regionale alle Infrastrutture e Trasporti, Barbara Bonino, ha confermato l'impegno di 14 milioni per il cantiere, in via di ultimazione. "Anche in un periodo di ristrettezze economiche – ha spiegato l'assessore – la priorità è consentire alle imprese di pagare gli stipendi. Confermiamo l'attenzione per questa grande infrastruttura".

Diversa, invece, la questione dei quattro milioni impegnati dalla giunta Bresso, con un protocollo siglato il 7 aprile, in aggiunta al contributo di 16 milioni già garantiti per il funzionamento della linea. "Si tratta di una cifra tutt'altro che scontata – prosegue Bonino – Avvierò un monitoraggio puntuale sui costi del metrò per verificare come siano calcolate le somme e se siano compresi, oltre ai corrispettivi del servizio, anche l'ammortamento del materiale rotabile e delle infrastrutture".

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: GTT SEPARA IL SERVIZIO DALLA RETE, NASCE INFRA-TO

Torino si sta attrezzando: dalla scissione di Gruppo Torinese Trasporti prenderà vita una società di esercizio "Gtt esercizio", dove sarà possibile, attraverso apposita gara ricercare un socio industriale privato ed una società che deterrà le infrastrutture (InfraTo), interamente pubblica e aperta ad una futura partecipazione della Regione Piemonte, come socio del 50 %, per la gestione delle infrastrutture e dei servizi del trasporto pubblico locale.



A quest'ultima società sarà trasferita la concessione di costruzione e gestione della metropolitana, la realizzazione delle nuove opere, a cominciare dal completamento della linea 1 fino a Piazza Bengasi, la tratta Rivoli-Cascine Vica ed il progetto della linea 2. La Regione sempre al 50% entrerà, anche, in Esercizio Trasporti Holding (Eth) che scorporata in tre società gestirà il trasporto pubblico: Tpl Torino (ex GTT) per il bus, tram e metrò (la cui governance spetterà a Palazzo Civico); Ferro Torino per l'area metropolitana (governance mista) e Ferro Regione per il trasporto ferroviario (governance farà capo alla Regione).

La costituzione delle società sarà perfezionata entro il 31 dicembre 2010. "La Regione, nei trasporti – ha detto il Presidente della Regione Piemonte Roberto Cota - ha competenze legislative ed amministrative. E una parte consistente del bilancio regionale serve al pagamento dei servizi del trasporto pubblico locale.

Non ha senso che queste competenze vadano in una direzione e il Comune in un'altra."

Per il Sindaco Sergio Chiamparino: "Il nuovo sistema sarà più competitivo in vista dell'affidamento a gara dei servizi di trasporto locale che non sarà però una privatizzazione".

Con Infra.To si punterà a creare una cassaforte capace di generare i fondi utili a finanziare nuovi investimenti. Con la holding, invece, si darà vita ad una gestione integrata di servizio, che avrà come punto centrale Torino ma che mira ad estendersi ben oltre. "Vogliamo ridisegnare il sistema dei mezzi pubblici per evitare sovrapposizioni e rinnovare il parco veicoli" ha dichiarato l'assessore alle Infrastrutture e ai Trasporti a Barbara Bonino.

La Regione stanzierà circa 60 milioni di euro per nuove tranvie e 220 autobus, conferma per il 2010 i 25.7 milioni stanziati per i servizi minimi e i 20 milioni per il funzionamento della metropolitana, oltre ai finanziamenti per i quattro parcheggi torinesi.

La nuova Società potrà contare su un patrimonio di circa 190 milioni di euro, e una forza lavoro di 64 dipendenti provenienti dai reparti di ingegneria e progettazione GTT.

Il conferimento delle infrastrutture a Infra.To avverrà in questi mesi, le altre linee resteranno, per il momento ancora in pro-

prietà diretta del Comune di Torino. Decisione che tiene in considerazione l'equilibrio economico della Società e del Comune, si potrà valutare in futuro se conferire alla Società anche il resto della rete.

GTT da parte sua diventerà una società dedicata esclusivamente al servizio in quanto principale candidata per l'assegnazione del TPL (Trasporto Pubblico Locale) su gomma: oggetto della gara sono infatti 60.6 milioni di km relativi all'intera area metropolitana cui una recente stima ha indicato un valore di quasi 182 milioni di euro.

A livello patrimoniale verranno conferiti all'attivo della nuova società 314 milioni di crediti verso il comune relativi al rimborso mutui per la metro; tra le passività debiti verso la banche di circa 312 milioni e le quote di competenza dei prossimi anni relative ai contributi per la metro già erogati da Stato, Regione, Comuni per un totale di 874 milioni di euro.

Tuttavia l'operazione, oggi, rischia di essere bloccata dalle perplessità di una parte del Consiglio Comunale che non vuole appoggiare la convenzione e che minaccia di far saltare l'accordo tra Comune e Regione per motivi politici oltre che economici.

Lo stesso capogruppo del Pd, Andrea Giorgis, dichiara: "Come fa la Regione, da ente legislativo, a mettersi a gestire in prima persona un servizio pubblico, e non si capisce poi perché il Comune dovrebbe cedere gratuitamente le sue quote". Questa è solo una delle preoccupazioni traslocate in Comune dove è slittata la prima riunione di commissione e per non rallentare l'iter è stato deciso di scorporare in due la delibera: da un lato quella inerente il bando per i servizi pubblici e dall'altra quella inerente la cessione di quota del Comune e l'ingresso della Regione come quota del 50%.

Quindi riassumendo, si andranno ad affiancare al panorama delle società pubbliche due nuove realtà: Infra.To e Gtt Esercizio. Si potrebbe delineare sullo sfondo il modello della regione Lombardia: Gtt potrebbe diventare come le ferrovie del Nord, società a partecipazione pubblica, che in alleanza con Trenitalia gestisce il trasporto ferroviario regionale. Il Comune

continuerà ad incassare i canoni sulle restanti linee non cedute a Infra.To a cui saranno, inoltre, trasferite le attività di engineering, progettazione, costruzione, sviluppo di impianti e infrastrutture dei sistemi di trasporto.

PORTA NUOVA E IL COLLEGAMENTO CON LA METROPOLITANA

Entro il 2010 i passeggeri della Linea 1 della metropolitana torinese potranno accedere direttamente all'atrio della stazione di Porta Nuova tramite una scala mobile di collegamento. Le Ferrovie dello Stato assicurano che sarà completato anche il restyling della stazione che costerà oltre 45 milioni di euro.

Ad oggi all'interno della stazione ci sono 26 negozi. Ma entro quest'anno, massimo entro Natale, si arriverà ad avere 64 vetrine griffate aperte anche la domenica, una libreria Feltrinelli su due piani e una food court, stile centro commerciale americano capace di soddisfare ogni esigenza: dal sushi bar alla steak house. Aumenteranno, inoltre, i posti a sedere che da poco più di 50 diventeranno 96.

Porta Nuova sarà poi più sicura: le cento telecamere già sistemate saranno collegate a una control room, sistema di controllo, da cui è possibile controllare in tempo reale quello che avviene all'interno della struttura.



L'amministratore delegato di Grandi Stazioni Fabio Battaglia in un'intervista ha dichiarato: "Nel 2010 avvieremo come d'accordo con gli enti locali i lavori sul perimetro della stazione. Abbiamo già previsto un investimento di 9.9 milioni di euro. Sul lato di via Sacchi sarà realizzato un parcheggio sotterraneo di quattro piani, in grado di ospitare 245 auto". Sopra al parcheggio a piano calpestio verrà ricavato un giardino, un'area pedonale e la nuova stazione dei taxi. Su via Nizza, invece, il verde si alternerà ai parcheggi a pagamento a raso.

UNA HOLDING PROVINCIALE PER LE INFRASTRUTTURE

La Provincia di Torino torna ad occupare un ruolo di primo piano nel settore delle infrastrutture; la Giunta presieduta da Antonio Saitta ci lavorava da tempo: ristrutturare le partecipazioni pubbliche e dismesse quelle minori, Palazzo Cisterna ha fatto nascere una holding per valorizzare le società di peso e dedicarsi con i ricavi a partecipare ad operazioni di rilievo nel mondo autostradale. "Oggi, con l'approvazione da parte del Consiglio provinciale della nascita della holding per le Infrastrutture, la Provincia di Torino si dota di uno strumento giuridico e operativo coerente con le proprie competenze" ha detto in chiusura di dibattito in Consiglio provinciale il Presidente Saitta. La holding sarà una società a responsabilità limitata, con capitale sociale di 250 mila euro che consentirà a Palazzo Cisterna di valorizzare le proprie partecipazioni in altre società e di intervenire anche a livello progettuale nella prossima realizzazione di grandi opere, dalla tangenziale est a corso Marche, "senza dimenticare che nel 2016 - ha aggiunto Saitta - scadrà la concessione di Ativa e noi vogliamo essere pronti. È un momento particolarmente importante - ha detto ancora Saitta - grazie a questo strumento potremo guardare positivamente al futuro, recuperare risorse per portare avanti nuovi investimenti per il rilancio della nostra economia"

EVENTI E CONVEGNI

"La nuova piattaforma di Orbassano sulla Torino-Lione"

Il 7 giugno 2010 si è svolto a Torino al Centro Congressi del Lingotto, organizzato da Transpadana e dall'osservatorio tecnico per l'asse ferroviario Torino-Lione, un convegno sul ruolo della nuova piattaforma di Orbassano nel sistema logistico Europeo.

Dopo la presentazione di proposte e progetti per conferire alla nuova piattaforma logistica di Orbassano un ruolo di dimensione Europea è seguita una tavola rotonda in cui ne hanno discusso operatori ed utilizzatori di piattaforme logistiche, investitori e rappresentanti delle istituzioni.

Incontro tra imprenditori dei territori della nuova Linea Torino-Lione

Si è svolto a Torino, lunedì 14 giugno 2010, l'incontro fra imprenditori italiani e francesi dei territori della nuova linea Torino-Lione previsto inizialmente nella città di Susa.

Nell'incontro organizzato da Mailander dopo un'introduzione del sindaco di Susa Gemma Amprino, l'architetto Mario Virano, Commissario di Governo per la Torino-Lione, ha illustrato lo stato di avanzamento del progetto e il presidente della Provincia di Torino, Antonio Saitta, ha esposto il piano strategico della Provincia.

Con il coordinamento di Evelina Christillin sono poi intervenute le associazioni di categoria e gli operatori economici italiani e francesi dell'industria, del turismo, del commercio e dell'agricoltura, che rappresentano i territori direttamente interessati dalla NLTL.

Il sistema aeroportuale del nord ovest. Gli obiettivi per la competitività nel contesto nazionale e internazionale

Confindustria Piemonte, Confindustria Lombardia e Confindustria Liguria, con il sostegno di Unicredit Private Banking, hanno organizzato il 2 luglio 2010 a Stresa il convegno "Il sistema aeroportuale del Nord

Ovest: gli obiettivi per la competitività nel contesto nazionale e internazionale.

All'evento hanno partecipato le massime istituzioni, le società di gestione aeroportuale più significative, le associazioni rappresentative degli industriali, i centri di studio e di ricerca operanti sulla materia, gli operatori e le compagnie aeree, con l'obiettivo di fotografare la situazione in relazione al territorio del Nord Ovest del Paese, individuare le criticità del sistema e definire adeguate linee di intervento da adottare nei prossimi anni.

Il convegno ha permesso di acquisire un interessante quadro delle questioni che interessano il sistema aeroportuale, in particolare del Nord Ovest, un approfondimento degli elementi di competitività, le prospettive di sviluppo degli aeroporti, la crescita attesa del traffico aereo, le diverse fonti di finanziamento delle società di gestione aeroportuale pubbliche e private, le relazioni tra queste ultime e le compagnie aeree, le esigenze di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dei collegamenti intermodali, le modalità di assegnazione degli slot, il livello e la qualità dei servizi erogati negli aeroporti.

Gli elementi emersi nel corso dei lavori sono principalmente due: l'incompletezza di accessibilità e la mancanza di pianificazione. La necessità vista anche la scarsità di risorse, di avere un sistema trasportistico collegato, ovvero il sistema aeroportuale, ferroviario e autostradale congiunti. L'Enac, sta lavorando al nuovo Piano degli aeroporti che verrà presentato nel mese di luglio al ministro Matteoli. L'auspicio è quello di lavorare per priorità e con una visione di sviluppo ampia che trovi specializzazioni per i singoli aeroporti e li inserisca in un sistema di infrastrutture che consenta loro di funzionare.

Piano della logistica nazionale

Il 9 luglio a Torino è stato organizzato un incontro tra le istituzioni piemontesi e i vertici della Consulta per l'autotrasporto e la logistica in vista della preparazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica. Il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, presidente della Consulta – organismo reso pienamente operativo a giugno 2010. Sulla situazione nella Regione Piemonte si è sottolineata la vocazione logistica del territorio, l'importanza dei corridoi europei e la retroportualità. Per questo il nuovo Piano Nazionale della Logistica deve partire dai grandi nodi già esistenti: l'interporto di Orbassano quello di Novara e lo sviluppo del retro porto alessandrino necessario per lo sviluppo della regione Piemonte e del porto di Genova.

Incontro con i parlamentari

Venerdì 17 settembre 2010 si è tenuto in Confindustria Piemonte un incontro presieduto da Mariella Enoc, Presidente di Confindustria Piemonte, con i deputati e senatori eletti in Piemonte. Alla riunione hanno partecipato il Presidente di Transpadana Luigi Rossi di Montelera, il Presidente della Regione Piemonte Roberto Cota, il Sottosegretario di Stato del Piemonte Bartolomeo Giachino, deputati e senatori eletti in Piemonte, i parlamentari piemontesi ed i soci piemontesi di Transpadana.

Nell'incontro è stato affrontato il tema del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, delle sue criticità e della necessità di assicurare tempi certi e risorse adeguate a supporto del progetto. Si tratta infatti di un momento cruciale per la nuova direttrice perché entro l'anno dovrà riunirsi il vertice italo-francese per la stipula del nuovo accordo internazionale che stabilirà la ripartizione finanziaria dell'opera e istituirà il nuovo promotore. In assenza di tale accordo da parte dei due governi, il Commissario ai Trasporti europeo Kallas ha messo in dubbio l'assegnazione dei fondi comunitari non ancora erogati.

PROSSIMI APPUNTAMENTI

“Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Piemonte: lo stato dell'arte e il futuro delle grandi opere”

a Torino,
27 settembre 2010

Confindustria Piemonte, Unione Industriale di Torino e Camera di Commercio di Torino, hanno avviato da alcuni anni il monitoraggio delle opere infrastrutturali prioritarie per mezzo di OTI (Osservatorio Territoriale Infrastrutture) Piemonte.

Il convegno chiama a raccolta le istituzioni regionali, le associazioni rappresentative degli industriali e del mondo camerale e la Transpadana con l'obiettivo di fotografare la situazione del territorio piemontese e del Nord Ovest, individuare le criticità e definire le priorità d'intervento sulle grandi opere da adottare nei prossimi anni.

COS'È OTIPIEMONTE

OTIPIEMONTE è un osservatorio sulle opere infrastrutturali creato nel 2002 da Camera di commercio di Torino, Confindustria Piemonte e Unione Industriale di Torino al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web (www.otipiemonte.it) dove sono disponibili le schede informative, un quadro delle coperture finanziarie, il cronoprogramma dei lavori, la stima dell'impatto economico, le criticità esistenti e il rapporto sullo stato di avanzamento.

La newsletter ha periodicità trimestrale e si propone come strumento di aggiornamento sulle questioni infrastrutturali che riguardano la nostra Regione.

Piemonte infrastrutture

newsletter a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'Unione Industriale di Torino - Via M. Fanti 17 - Torino - Tel. 011.5718.502
www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio – www.otipiemonte.it
e-mail: newsletter@otipiemonte.it