

# NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

**OTI** nord  
ovest  
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

n. 35 - Febbraio 2015



a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO





## In evidenza

### Rapporto OTI Nordovest 2014

- Executive summary	pag.	2
- Lo scenario generale	pag.	3
- Il quadro del Nordovest	pag.	5
- Tabella sullo stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali del Nordovest	pag.	6

## Prossimi appuntamenti

Mobility Conference 2015 - Milano, 9 e 10 febbraio 2015	pag.	7
---	------	---



## Rapporto 2014 OTINORDOVEST

### EXECUTIVE SUMMARY

Nel 2014 solo quattro sedute del CIPE hanno riguardato progetti infrastrutturali tra cui, rispetto a quelli d'interesse per il Nordovest, si segnalano la Pedemontana Lombarda, la linea metropolitana 4 di Milano, la ferrovia Arcisate-Stabio. Data l'importanza che assume il CIPE nella programmazione e realizzazione delle infrastrutture, si sottolinea la necessità di individuare meccanismi più flessibili e accelerati per sbloccare opere che necessitano di decisioni tempestive e che sono difficilmente compatibili con quelli attualmente in vigore.

Non è un caso che anche il Rapporto 2014 sui tempi di attuazione delle opere pubbliche realizzato dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello Sviluppo Economico sottolinei come il tempo di attraversamento, cioè il lasso di tempo necessario per transitare da una fase procedurale alla successiva, rappresenti

in media il 42% dei tempi di attuazione di un'opera pubblica e il valore sale al 61% se si considerano unicamente le fasi della progettazione (preliminare, definitiva, esecutiva) e l'affidamento lavori.

Si confermano anche in questa sede le criticità connesse al complesso apparato amministrativo del nostro Paese, che non facilitano il processo progettuale e realizzativo delle opere. Da un lato è condivisibile assegnare in via prioritaria le poche risorse disponibili ai progetti immediatamente cantierabili, dall'altro lato è però necessaria una visione strategica complessiva per lo sviluppo infrastrutturale e, all'interno di questa, la capacità di compiere scelte di priorità e di utilità: accade ancora di assistere alla realizzazione di opere che, in assenza di connessioni di "ultimo miglio" e nonostante le ingenti risorse impegnate, vedono vanificati i benefici per il territorio. Per il Nordovest questo vale soprattutto per gli interventi ricompresi nei corridoi europei delle reti TEN-T e nei nodi metropolitani.

La crisi economica continua inoltre a condizionare l'avanzamento dei cantieri rispetto ai cronoprogrammi originari a causa delle evidenti difficoltà finanziarie delle imprese operanti in regime di subappalto e delle criticità di accesso al credito. D'altra parte, i provvedimenti finora adottati per sollecitare il ricorso ai capitali privati non hanno

conseguito risultati apprezzabili ed è pertanto evidente l'urgenza di ricorrere a misure incentivanti più significative.

Infine, anche la creazione dell'Authority dei Trasporti ha finora disatteso le aspettative per aumentare la concorrenza nel settore della mobilità al fine di aumentare la quantità e la qualità dei servizi e degli investimenti.

## SCENARIO GENERALE

### IL QUADRO EUROPEO

A livello europeo il 2014 è stato caratterizzato dalle elezioni di maggio che hanno portato al rinnovo dei membri del Parlamento e della Commissione. In particolare, il programma del nuovo Presidente della Commissione Europea Jean Claude Juncker, ribadito al Parlamento Europeo nel suo discorso d'insediamento lo scorso 22 ottobre, è basato su un piano d'investimenti di 300 miliardi con l'obiettivo di rafforzare l'economia e rilanciare la crescita principalmente attraverso la realizzazione di progetti infrastrutturali.

Il piano sarà alimentato dal Fondo europeo per gli investimenti strategici (Efsi), appositamente costituito, e che sarà finanziato da 16 miliardi provenienti dal bilancio della Commissione (principalmente attraverso una rimodulazione di risorse già stanziato) e da altri 5 dai fondi della Banca europea degli investimenti (BEI). Secondo i calcoli di Bruxelles ogni euro del Fondo genererà altri 15 euro d'investimenti pubblici nazionali o privati, fino ad arrivare all'obiettivo di 300 miliardi complessivi. Si tratta quindi di un programma ambizioso sulla cui reale capacità di realizzazione permangono diversi dubbi. Importante elemento di novità dovrebbe essere una maggiore flessibilità, tuttavia ancora da declinare nei contenuti operativi, nel rispetto del vincolo del 3% sul rapporto deficit/PIL degli investimenti messi in campo dai singoli Stati per realizzare le infrastrutture che saranno inserite nel piano.

Nel solco del nuovo programma europeo d'investimenti, il Consiglio dei Ministri finanziari dell'Unione Europea riunitosi lo scorso 12 ottobre ha dato l'indicazione formale di raccogliere dagli Stati membri progetti d'investimento, attivabili nel triennio 2015-2017, in cinque aree: innovazione, energia, trasporti, infrastrutture sociali e tutela delle risorse naturali.

In linea con le tempistiche dettate dalla Commissione Europea, cioè presentare il piano entro la fine del

2014, l'Italia a novembre ha inviato a Bruxelles un pacchetto di progetti per una richiesta di finanziamento pari a 87 miliardi di euro, di cui 40 miliardi è il valore di quelli potenzialmente finanziabili fin da subito.

Oltre alle principali opere infrastrutturali materiali e immateriali come la Torino-Lione, il tunnel ferroviario del Brennero, la linea AV/AC Brescia-Padova, il piano per la banda ultra larga e importanti assi stradali e autostradali, il pacchetto italiano contiene programmi d'investimento per la prevenzione del rischio idrogeologico, per il finanziamento delle PMI, per l'interconnessione e l'efficientamento energetico, per il piano scuole.

Abbiamo visto il ruolo centrale che la BEI dovrebbe assumere nel nuovo piano europeo di investimenti, tuttavia occorre ricordare come la banca europea svolga ormai da anni un ruolo fondamentale per lo sviluppo di progetti infrastrutturali. Nel solo 2014 la BEI ha erogato risorse, mediante la concessione di linee di credito a tassi particolarmente vantaggiosi (che per il nostro Paese sono stati pari a circa 10 miliardi), per diverse opere infrastrutturali tra cui la Brebemi e la Tangenziale Est Esterna di Milano (700 milioni per ciascuna opera), i porti di Genova e Savona (50 milioni per ciascuno), il tunnel stradale del Frejus (120 milioni). Inoltre, nuove risorse sono previste in arrivo nei prossimi mesi, tra cui quelli per Malpensa (140 milioni) e per il contratto di servizio di RFI (950 milioni).

### IL QUADRO NAZIONALE

A livello nazionale il principale provvedimento del Governo in materia di infrastrutture è stato il decreto Legge Sblocca Italia, approvato il 29 agosto e convertito in legge l'11 novembre. Rispetto all'intero articolato normativo, per quanto concerne le disposizioni sulle infrastrutture, diversi sono stati gli ambiti di intervento, pur se con diversi gradi di incisività. Sul fronte delle risorse il fondo infrastrutture viene alimentato con 3,9 miliardi derivanti dalla revoca di finanziamenti di altri interventi e dal fondo di sviluppo e coesione. Tuttavia solo il 12% del totale (455 milioni) è spendibile nel triennio 2014-2016, mentre il restante 88% sarà spendibile solo dal 2017 al 2020. Inoltre viene confermato l'orientamento del Governo di individuare le priorità e i tempi di avvio dei cantieri pena la revoca dei finanziamenti. Per quanto concerne le opere prioritarie per il Nord sono finanziati:

- ▶ per 25 milioni il completamento della copertura del passante ferroviario di Torino e per 30 milioni l'autostrada Venezia-Trieste purchè cantierabili al 31 dicembre 2014;

- ▶ per 90 milioni un lotto costruttivo della linea AV/AC Verona-Padova, per 15 milioni il completamento dell'asse viario Lecco-Bergamo, per 29 milioni la messa in sicurezza della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, per 72 milioni il completamento dell'autostrada Torino-Milano e per 200 milioni il Terzo Valico dei Giovi sulla linea ferroviaria Milano-Genova purchè appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015;
- ▶ per 270 milioni il tunnel ferroviario del Brennero, per 100 milioni la metropolitana di Torino, per 80 milioni la Pedemontana Piemontese e per 210 milioni la strada statale Regina lungo la sponda occidentale del lago di Como purchè appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015.

Inoltre, per dare continuità ai cantieri in corso, vengono confermati 55 milioni di euro assegnati nel 2013 per il secondo lotto della strada Rho-Monza di accessibilità all'Expo.

Tuttavia, occorre sottolineare che con la conversione in Legge dello Sblocca Italia è stata rinviata all'emanazione di un apposito decreto interministeriale l'approvazione del Contratto di Programma 2012-2016 sottoscritto in agosto da Rete Ferroviaria Italiana e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che prevede la copertura finanziaria di 768 milioni per realizzare un primo lotto costruttivo della tratta AV/AC Brescia-Verona.

In linea generale, inoltre, si sottolinea la mancata attuazione di un iter approvativo accelerato per il Contratto di Programma di RFI che, nonostante l'introduzione di termini ordinatori, continuerà a compiere tutti i passaggi presso le commissioni parlamentari prima di poter essere approvato con decreto dei Ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture. Sul fronte autostradale, la nuova norma per cui è possibile modificare la durata delle concessioni autostradali esistenti al fine di consentire la bancabilità degli investimenti previsti nei piani e limitare il meccanismo degli aumenti tariffari è depotenziata dall'introduzione di una serie di vincoli e pareri da parte degli organi competenti dell'Unione Europea, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, del CIPE e delle Commissioni parlamentari competenti. Sul fronte dell'attrazione dei capitali privati, si segnala positivamente l'estensione del credito d'imposta IRES e IRAP a tutte le opere pubbliche, e non più solo a quelle della Legge Obiettivo, e per un importo sopra i 50 milioni e non più solo a quelle d'importo sopra i 200 milioni. È apprezzabile anche il tentativo di rilanciare lo

strumento dei project bond per il finanziamento delle infrastrutture grazie all'equiparazione della tassazione dei tassi di interesse a quelli dei titoli di Stato (12,5% contro il 26% dei bond ordinari), alla possibilità di rifinanziare il debito e di garantire il rimborso anche alla fase di gestione dell'opera e non solo per la fase di costruzione. Altri interventi che vanno nella direzione di sbloccare la realizzazione delle infrastrutture sono quelli che limitano l'overdesign attraverso il divieto di imporre standard tecnici di sicurezza più stringenti di quelli definiti dalle normative europee, semplificano e accelerano i pareri in sede di Conferenza dei Servizi, che introducono il piano strategico dei porti e della logistica da adottare con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri al fine di promuovere l'intermodalità merci, che consentono maggiori certezze sulla determinazione delle tariffe aeroportuali al fine di garantire maggiore tempestività degli investimenti negli aeroporti (anche se per essere più efficace tale norma poteva essere accompagnata da un'accelerazione delle procedure di VIA).

Sempre in tema di aeroporti, il 30 settembre il Governo ha finalmente adottato il piano nazionale degli aeroporti, inviato alle Regioni in vista dell'intesa in conferenza Stato-Regioni. Nel documento si individua un'architettura complessiva di 37 scali di cui 11 terminal di rilevanza strategica: Milano Malpensa, Venezia, Bologna, Pisa/Firenze, Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo, Cagliari. Di questi Malpensa, Fiumicino e Venezia sono i gate intercontinentali. Ci sono poi gli altri scali di interesse nazionale, che per non essere declassati a scali regionali devono dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario anche tendenziale e adeguati indici di solvibilità patrimoniale. Questi aeroporti sono: Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo, Verona, Treviso, Trieste, Rimini, Parma, Ancona, Ciampino, Perugia, Pescara, Salerno, Brindisi, Taranto, Reggio Calabria, Crotone, Comiso, Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Olbia e Alghero. È indubbio che ci si aspettava maggior obiettività nella selezione degli aeroporti strategici e di interesse nazionale; anche i traguardi da raggiungere per non essere declassati a scali regionali sembrano piuttosto vaghi. Inoltre si rileva un problema di scarsa incisività del piano rispetto alle scelte commerciali delle compagnie aeree e ad atti governativi che, di fatto, sembrano penalizzare alcuni aeroporti del Nord quali Malpensa (per cui è opportuno un serio monitoraggio dei suoi effetti rispetto al decreto Linate), Torino e Genova.

## IL QUADRO DEL NORD OVEST

Nel corso del 2014 è stata inaugurata la Brebemi (autostrada Milano-Brescia), anche se permangono criticità rispetto ai collegamenti con il sistema autostradale esistente, completato il potenziamento della strada Rivoltana e di una prima tratta della strada Cassanese di adduzione della nuova autostrada a Milano. Sono state inoltre attivate le tratte Solignano-Osteriazza della linea ferroviaria Pontremolese e Castano Primo-Turbi-go della linea ferroviaria Novara-Malpensa, e abbattuto l'ultimo diaframma della galleria di sicurezza del traforo autostradale del Frejus.

Proseguono i lavori secondo le attese del Rapporto 2013 sulla tratta AV/AC Treviglio-Brescia, sul Terzo Valico e sulla Torino-Lione (galleria geognostica della Maddalena); sono in corso i cantieri sulla tangenziale est esterna di Milano, sono ripresi i lavori di completamento del prolungamento a sud della linea 1 della metropolitana torinese e avviati i cantieri per il collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa e per il completamento della tangenziale Nord di Milano (Rho-Monza).

Screen della home page del nuovo sito OTI NORDOVEST

The screenshot shows the homepage of the OTI Nord Ovest website. At the top, there is a navigation bar with the OTI Nord Ovest logo and the text 'monitoraggio opere', 'newsletter', 'dossier sistemi infrastrutturali', 'rapporti annuali', 'rassegna stampa', 'documenti', 'eventi', 'link', and 'contatti'. Below the navigation bar is a large map of the North West region of Italy, showing major cities like Milano, Genova, and Torino. To the right of the map is a main article titled 'Il progetto OTI Nord Ovest' with a sub-headline 'nuovo sito web OTI NORDOVEST' and the text 'Stiamo lavorando per migliorare i servizi'. Below the map and article are several news snippets, including 'MCE Mobility Conference 2015 - Destinazione Diomani' and 'Caselle punta a tornare in "serie A"'. The footer contains logos for ASSOLOMBARDA, CONFINDUSTRIA GENOVA, and UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO, along with contact information and a 'Home Page' menu.

Presentano invece ritardi i lavori sulle autostrade Torino-Milano e Asti-Cuneo, sulla Pedemontana Lombarda, su alcune opere del nodo stradale e autostradale milanese (Paullese) e genovese (gronda di Ponente, nodo di San Benigno), sulle linee ferroviarie di raddoppio del Ponente Ligure e del nodo di Genova, nonché sull'avanzamento delle linee di metropolitana già avviate a Milano e Torino. Le medesime criticità si sono riscontrate nella realizzazione delle opere infrastrutturali del sistema portuale ligure.

Bloccati i cantieri sulla ferrovia Arcisate-Stabio.

Rispetto alle progettazioni sono state concluse quelle per la ferrovia Torino-Ceres, per la galleria geognostica di Saint Martin la Porte relativa al tracciato del tunnel ferroviario Torino-Lione, per la strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano. Prosegue nel rispetto delle tempistiche quella della tratta AV/AC Brescia-Verona e sono stati conferiti gli incarichi per la linea 2 della metropolitana di Torino, per il tunnel viario di collegamento fra le autostrade Torino-Piacenza e Torino-Milano e per il lotto Masserano-Ghemme della Pedemontana Piemontese. Si registra invece uno slittamento nell'approvazione dei progetti per la tratta transfrontaliera del-

la nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione e per la Gronda di ponente sul nodo autostradale di Genova.

Hanno assunto ormai le caratteristiche di un preoccupante arresto i numerosi progetti ferroviari già segnalati nel precedente rapporto: le connessioni al tunnel del Gottardo (per cui si sta procedendo con adeguamenti e ammodernamenti tecnologici e delle sagome), il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, il potenziamento Rho-Gallarate, la ferrovia Milano-Mortara. Analogamente nessun progresso si evidenzia per la Variante alla strada statale del Sempione, per la quarta corsia della Tangenziale di Torino, per l'asse di Corso Marche di Torino e per le strade Vanzaghello-Samarate e Variante del Sempione di accessibilità a Malpensa.

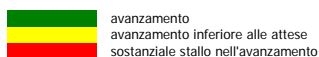
**STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2013-2014**

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					CRITICITÀ			AVANZAMENTO si/no (*)	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche	finanziarie		
<b>Grandi assi viari</b>										
Autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebem)					XX (conclusi luglio 2014)				SI	
Autostrada Asti-Cuneo					XX			XX	NO	
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adequamento)					XX			XX	SI	
Pedemontana Lombarda					XX		XX	XX	SI	
Pedemontana Piemontese: A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano Ghemme			X	X		X	X	X	SI	
Traforo di sicurezza del Frejus					XX				SI	
<b>Grandi assi ferroviari</b>										
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (quadruplicamento Chiasso-Seregno)		XX				[X]	[X]	XX	NO	
Ferrovia di connessione al Gottardo: gronda nordest (collegamento Seregno-Bergamo)		XX					XX	XX	NO	
Ferrovia alta capacità Milano-Verona		XX (tratta Brescia-Verona)			XX (tratta Treviglio-Brescia)		XX	XX	SI	
Ferrovia alta capacità Torino-Lione: nuova linea LNTN			XX	X (galleria geognostica Saint Martin la Porte)	XX (galleria geognostica della Maddalena)	[X]		X	SI	
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)					XX			XX	SI	
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX	[X]		XX	SI	
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)					XX	[X]		XX	SI	
Ferrovia Arcisate-Stabio			XX				XX		NO	
<b>Nodi viari metropolitani</b>										
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza		XX				XX	[X]	[X]	SI	
Tangenziale est esterna di Milano					XX				SI	
Tangenziale di Torino (SATT): IV corsia	XX						XX	XX	NO	
Tangenziale est di Torino	XX						XX	XX	NO	
Corso Marche di Torino	XX					XX	XX	XX	NO	
Nodo autostradale di Genova: gronda di ponente		XX				XX	XX	XX	NO	
Viabilità a mare di Genova					XX				SI	
Superstrada Magenta-Tangenziale Ovest			XX			XX	XX	XX	SI	
Strada statale del Sempione: Variante Rho-Gallarate		XX					XX	XX	NO	
Strada provinciale Cassanese: potenziamento			X (lotti Segrate-Pioltello e Lambrate-Segrate) X (lotto Segrate-Pioltello)	X (lotto Lambrate-Segrate)	XX (svincoli di Lambrate: conclusi aprile 2014; tratta Pioltello-Melzo: conclusi dicembre 2014)			XX	SI	
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento					XX (conclusi luglio 2014)				SI	
Strada provinciale Pausolese: potenziamento			XX (tratta SP39-Spino d'Adda)		XX (Dovera-Spino d'Adda)			XX	SI	
<b>Nodi ferroviari metropolitani</b>										
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (subtratta variante di Galliate)			XX (subtratta Turbigo-Castano: conclusi dicembre 2014)			XX	SI	
Collegamento ferroviario Terminal 1-Terminal 2 Malpensa			X		X				SI	
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo-Parona)		XX (tratte Parona-Mortara e urbana milanese)				XX	NO	
Ferrovia Milano-Varese/Luino/Domodossola: potenziamento tratta Rho-Gallarate e raccordo Y per Malpensa			XX			XX	XX	XX	NO	
Passante ferroviario di Torino-completamento			X	X	X (lavori di sistemazione in superficie)				SI	
Nodo ferroviario di Genova					XX	[X]	[X]		SI	
<b>Metropolitane</b>										
Linea 1 metropolitana di Milano: prolungamento					XX				SI	
Linea 4 metropolitana di Milano					XX		XX		SI	
Linea 5 metropolitana di Milano					XX				SI	
Linea 1 metropolitana di Torino			X	X	X			X	SI	
Linea 2 metropolitana di Torino	XX					XX	XX	XX	NO	
<b>Porti</b>										
Porto di Genova					XX	[X]	[X]		SI	
Porto di La Spezia				XX		[X]	[X]		SI	
Porto di Savona					XX			[X]	SI	
<b>Piattaforme logistiche intermodali</b>										
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso			X	X				[X]	SI	
Interporto di Novara (CIM): potenziamento				XX				X	SI	
Interporto di Torino (SITO spa): potenziamento	XX							[X]	SI	

Aggiornamento al dicembre 2014

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2013, in rosso al dicembre 2014. Entro parentesi quadra e in blu le criticità non più esistenti

(\*) Il giudizio di riferisce all'avanzamento degli ultimi 12 mesi





## Mobility Conference 2015 *Destinazione domani*

Milano 9 e 10 Febbraio 2015

*Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro Paese e la gestione della mobilità nelle aree metropolitane: due giorni di incontri e dibattiti organizzati da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano.*

Pochi mesi dall'inizio dell'Expo e la partenza, appena avvenuta, del governo delle città metropolitane: due realtà per le quali la gestione della mobilità diventa un fattore chiave.

È in questo contesto temporale che si svolge la dodicesima edizione della Mobility Conference 2015 (MCE), e sono questi i temi chiave della manifestazione.

L'altra questione che s'impone con urgenza, e che pure viene discussa nella MCE, è quella delle connes-

sioni aeree che possano collegare Milano e la Lombardia con il mondo, nel contesto di un sistema aeroportuale razionale ed efficiente.

Infine, la Mobility Conference 2015 dà spazio alle opportunità: quelle che derivano dall'innovazione messa in campo dalle imprese nell'offerta di prodotti, servizi e soluzioni per la mobilità intelligente e per la costruzione delle città del futuro.

Il confronto tra imprese, istituzioni, esperti economici e stakeholder costituisce l'occasione per far emergere criticità, possibili soluzioni di intervento, nuove idee e, questo è l'intento, impegni precisi da parte dei policy maker. La MCE 2015 è anche l'occasione per presentare pubblicamente il dodicesimo Rapporto annuale dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture (OTI) Nordovest, realizzato da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino sullo stato di avanzamento delle opere prioritarie per il sistema infrastrutturale e logistico del Nordovest. Uno strumento di lavoro utile per fare il punto su cosa è stato fatto e su cosa resta da fare in termini di nuove infrastrutture e di risoluzione delle criticità che ne frenano lo sviluppo.

Per maggiori informazioni sul programma e sulle modalità di iscrizione è possibile consultare il sito: [www.mobilityconference.it](http://www.mobilityconference.it)



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.

Sul web, all'indirizzo [www.otinordovest.it](http://www.otinordovest.it) sono disponibili e scaricabili schede informative di oltre cinquanta progetti, il rapporto annuale sullo stato di avanzamento delle opere, oltre ad una breve rassegna stampa e a documenti di interesse specifico.

### NordOvest Infrastrutture

[www.otinordovest.it](http://www.otinordovest.it) - [info@otinordovest.it](mailto:info@otinordovest.it)

a cura di:

#### ASSOLOMBARDA

Settore Competitività Territoriale, Ambiente ed Energia  
Via Pantano, 9 - 20122 Milano  
Tel. 02.58370618 - Fax 02.58370326  
[www.assolombarda.it](http://www.assolombarda.it)  
email: [territorio@assolombarda.it](mailto:territorio@assolombarda.it)

#### CONFINDUSTRIA GENOVA

Area Ambiente, Territorio, Centro Studi  
Via S. Vincenzo, 2 - 16121 Genova  
Tel. 010.8338461 - Fax 010.8338577  
[www.confindustria.ge.it](http://www.confindustria.ge.it)  
e.mail: [pnicora@confindustria.ge.it](mailto:pnicora@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](http://www.ui.torino.it)  
e.mail: [urbanistica.territorio@ui.torino.it](mailto:urbanistica.territorio@ui.torino.it)