NordOvest Infrastrutture

Newsletter di

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

n. 33 - Febbraio 2014

www.otinordovest.it

a cura di

ASSOLOMBARDA - CONFINDUSTRIA GENOVA - UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO

Sommario

In evidenza

Rapporto OTI Nordovest 2013

- 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. 7

Prossimi appuntamenti

Mobility Conference 2014 - Milano, 10 e 11 febbraio 2014 pag. 8

Expo Ferroviaria 2014 - Torino, 1-3 aprile 2014 pag. 8

RAPPORTO 2013 OTI NORDOVEST

EXECUTIVE SUMMARY

Il 2013 ha risentito profondamente del perdurare degli effetti della grave crisi economica e finanziaria internazionale cui si è aggiunta l'instabilità del quadro politico nazionale e, in alcuni casi, locale.

L'auspicio che lo sviluppo infrastrutturale del Paese, e del Nordovest in particolare, potesse rappresentare un volano per la ripresa economica è stato in larga misura disatteso e al momento non si riscontrano segnali che facciano presagire una concreta inversione di tendenza.

Il complesso apparato amministrativo del nostro Paese non facilita il processo progettuale e realizzativo delle opere e, nonostante alcune isolate iniziative legislative sulla semplificazione delle procedure e sull'attribuzione di risorse economiche, manca una strategia chiara e condivisa per lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Strategia resasi ancor più urgente in virtù della nuova politica europea dei trasporti che individua priorità e azioni su cui far convergere le ridotte risorse economiche. Da questo punto di vista, è bene ribadire che la mancata o parziale realizzazione di un'opera facente parte di un unico sistema infrastrutturale rischia di comprometterne l'efficacia complessiva; per il Nordovest questo vale soprattutto per gli interventi ricompresi nei corridoi europei delle reti TEN-T e nei nodi metropolitani.

Malgrado la prosecuzione di alcune opere, si registrano molti ritardi nelle fasi di progettazione e di realizzazione rispetto alle attese dei cronoprogrammi, riconducibili alla mancanza di adeguate coperture finanziarie e di condivisione tra gli enti coinvolti, a resistenze e difficoltà di rapporti con il territorio, nonché alla perdurante complessità delle procedure rese ancor più inefficaci dall'eccesso di burocratizzazione che si riscontra a ogni livello. In particolare, anche nel 2013 le condizioni critiche della finanza pubblica e le difficoltà di erogazione del credito agli investitori hanno comportato il rallentamento, ovvero il rinvio a tempi indefiniti, di diverse opere ferroviarie e autostradali per le quali è fondamentale il ricorso al capitale privato. Due eccezioni, il closing dei project financing di Brebemi e Tangenziale Est Esterna di Milano, dimostrano che il sistema industriale e quello bancario possono e devono lavorare insieme per contribuire allo sviluppo in-

frastrutturale del territorio, tanto più in un periodo di scarsità di risorse pubbliche.
Auspichiamo che con la piena operatività dell'Authority dei Trasporti si dia un impulso decisivo alla concorrenza nel settore della mobilità, finalizzata a migliorare la qualità dei servizi, degli investimenti e delle politiche tariffarie connesse.

LO SCENARIO GENERALE

IL QUADRO EUROPEO

Il 2013 è stato un anno fondamentale per la politica dei trasporti europea. Il 17 ottobre, infatti, la Commissione Europea ha pubblicato la mappa con i nove corridoi principali che formeranno la nuova rete centrale dei trasporti europei e che dovranno essere completati entro il 2030: 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali.
I 9 corridoi europei principali sono:

- il corridoio Baltico-Adriatico collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale (Slesia superiore) a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale. La sua realizzazione comprende importanti progetti ferroviari come la galleria di base del Semmering, la linea ferroviaria del Koralm in Austria e le sezioni transfrontaliere tra Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia.
- Il corridoio Mare del Nord-Mar Baltico collega i porti della costa orientale del Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio collegherà la Finlandia con l'Estonia con navi traghetto e creerà collegamenti stradali e ferroviari moderni tra i tre Stati baltici, da un lato, e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio, dall'altro. Il corridoio comprende anche collegamenti fluviali tra il fiume Oder e i porti di Germania, Paesi Bassi e Belgio, come il "Mittelland-Kanal". Il progetto più importante è il "Rail Baltic", una ferrovia europea a scartamento standard tra Tallinn, Riga, Kaunas e la Polonia nordorientale.
- Il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine tra Ungheria e Ucraina costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Norditalia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.
- Il corridoio orientale/mediterraneo orientale collega le interfacce marittime del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo ottimizzando l'uso dei relativi porti e delle rispettive autostrade del mare. Includendo l'Elba come via navigabile interna permetterà di migliorare le connessioni multimodali tra la Germania settentrionale, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro.
- Il corridoio scandinavo-mediterraneo è un asse nord-sud cruciale per l'economia europea. Attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Nord Italia e quindi ai porti italiani e della Valletta. I progetti più importanti di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio raggiunge quindi via mare Malta passando dall'Italia meridionale e dalla Sicilia.
- Il corridoio Reno-Alpi costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova attraversando la Svizzera e passando per alcuni dei principali centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerazione di Milano. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.
- Il corridoio atlantico collega la parte occidentale della Penisola iberica e i porti di Le Havre e Rouen a Parigi e quindi a Mannheim/Strasburgo con linee ferroviarie ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali parallele, includendo anche la Senna come via navigabile interna. In questo corridoio la dimensione marittima svolge un ruolo cruciale.
- Il corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo va dall'Irlanda e dal nord del Regno Unito fino al Mare Mediterraneo nel sud della Francia attraverso i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo. È un corridoio multimodale che comprende acque navigabili interne nel Benelux e in Francia

e intende non solo offrire servizi multimodali migliori tra i porti del Mare del Nord, i bacini fluviali della Mosa, del Reno, della Schelda, della Senna, della Saona e del Rodano e i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, ma anche un'interconnessione migliore tra le isole britanniche e l'Europa continentale.

- Il corridoio Reno-Danubio, le cui arterie fluviali principali sono il Meno e il Danubio, collega le regioni centrali intorno a Strasburgo e Francoforte sul Meno attraverso la Germania meridionale a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero, con una sezione importante tra Monaco di Baviera e Praga, Zilina, Kosice e il confine ucraino.

L'Italia, in particolare, è interessata da 4 corridoi, ovvero Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo, Reno-Alpi.

La realizzazione della prima fase di questa rete principale comporterà una spesa complessiva di 250 miliardi di euro nel periodo 2014-2020. Nell'ambito dell'approvazione del quadro finanziario pluriennale 2014-2020 il 19 novembre scorso il Parlamento Europeo ha assegnato al settore dei trasporti 23,2 miliardi di euro attraverso il Meccanismo per collegare l'Europa. Il contributo europeo servirà da capitale di avviamento per stimolare gli investimenti degli Stati membri destinati a completare i collegamenti transfrontalieri e le linee interne. Le percentuali di cofinanziamento europeo varieranno da un massimo del 50% per gli studi a un tetto del 20% per le opere, che potrà salire fino al 40% per quelle transfrontaliere. In particolare, dall'80% all'85% del finanziamento europeo sarà destinato alla rete centrale, a tratti strategici con alto valore aggiunto e a progetti orizzontali soprattutto di contenuto informatico (SESAR[1], ERTMS[2]). Il rimanente servirà per finanziare progetti specifici anche della rete globale.

La nuova rete centrale di trasporto, infatti, sarà completata da una vasta rete di linee di livello regionale e nazionale. L'obiettivo finale è fare in modo che progressivamente, entro il 2050, la stragrande maggioranza dei cittadini e delle imprese europei non disti più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale.

IL QUADRO NAZIONALE

Sul fronte nazionale, dopo la fase elettorale che ha caratterizzato la prima parte dell'anno, il nuovo Governo ha confermato il tema del rilancio infrastrutturale come driver fondamentale per lo sviluppo, attribuendo però allo scopo risorse insufficienti rispetto al fabbisogno reale.

In particolare, il Decreto Legge Del Fare n. 69 del 21 giugno 2013 (convertito nella Legge n. 98 del 9 agosto 2013) ha assegnato una dotazione di oltre 2 miliardi di euro a un fondo per garantire la continuità di cantieri in corso e perfezionare gli atti contrattuali finalizzati all'avvio di lavori. Tra le opere beneficiarie di finanziamento sono comprese la Tangenziale est esterna di Milano (330 milioni confermati dopo la sottoscrizione del closing finanziario del 21 dicembre), la linea 4 della metropolitana milanese (172,2 milioni assegnati con delibera CIPE del 9 settembre 2013) e il secondo lotto della Rho-Monza, di completamento della Tangenziale nord di Milano e inserita tra le opere di accessibilità all'Expo (55 milioni assegnati con delibera CIPE dell'8 agosto 2013). La norma specifica che, qualora non fossero rispettate le condizioni individuate per l'assegnazione dei fondi, essi saranno destinati ad altri interventi tra cui: il completamento del passante ferroviario di Torino, il collegamento Torino-Ceres/Aeroporto di Caselle, il collegamento ferroviario Novara-Malpensa-Seregno (potenziamento e variante di Galliate), la terza corsia autostradale lungo la A4 tra Quarto d'Altino e Gorizia. La norma opera soprattutto attraverso la rimodulazione della spesa "per cassa", permettendo di attivare risorse finanziarie necessarie per la prosecuzione di cantieri già avviati. Parallelamente il CIPE ha operato per riassegnare i fondi a copertura dei tagli effettuati su lotti costruttivi di infrastrutture che hanno tempi di esecuzione non immediati (in particolare Torino-Lione e Terzo Valico, per il quale la delibera del 19 luglio ha deciso un rifinanziamento di 802 milioni).

Il tema del finanziamento delle opere rimane comunque centrale: nonostante i circa 3 miliardi stanziati con le disposizioni di cui sopra, infatti, lo stesso Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza presentato in Consiglio dei Ministri il 30 settembre sottolinea per il triennio 2014-2016 la necessità di ripristinare 2,3 miliardi di euro annullati o ridimensionati a seguito di tagli al bilancio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui si aggiungono 7,7 miliardi per dare continuità alle priorità infrastrutturali ferroviarie e stradali, 400 milioni per opere di riqualificazione logistica del territorio, 600 milioni per l'adeguamento dell'offerta del trasporto pubblico locale. In totale sono 11 miliardi di cui la Legge di Stabilità nel 2014 mette a disposizione poco più di 2 miliardi compresi 300 milioni per i servizi di trasporto pubblico. Sempre in tema di risorse si segnala

1 Single European Sky ATM Research.

2 European Rail Traffic Management System.

che con decreto legge Destinazione Italia n. 40 approvato il 13 dicembre dal Consiglio dei Ministri si prevede la revoca di assegnazioni del CIPE relative a interventi che non sono stati avviati per un importo di 165,39 milioni di euro, che vengono destinati per 96 milioni a progetti cantierabili relativi allo svolgimento di EXPO 2015, per 45 milioni a opere per il collegamento ferroviario tra i terminal 1 e 2 di Malpensa, mentre le residue disponibilità sono destinate a interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e dell'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, cui vengono destinati le disponibilità revocate ai fondi statali trasferiti alle autorità portuali, nel limite di 200 milioni per il 2014.

In tema di appalti, lo stesso Decreto Legge Del Fare ha abrogato la responsabilità solidale del committente nei confronti dell'appaltatore e dell'appaltatore nei confronti del subappaltatore per i versamenti relativi all'IVA, mentre rimangono tutte le criticità già segnalate da Confindustria per quanto concerne la responsabilità solidale per le ritenute fiscali sui redditi da lavoro dipendente.
Una novità positiva riguarda l'abbassamento a 200 milioni (rispetto ai 500 milioni precedentemente in vigore) della soglia per usufruire del credito d'imposta non superiore al 50% del costo dell'investimento a valere sull'IRES, sull'IRAP e sull'IVA di opere realizzate in project financing e che non usufruiscono di contributi pubblici. Anche in questo caso si sarebbe potuto osare di più, abbassando ulteriormente la soglia ai 100 milioni ipotizzata da Confindustria o prevedendo una defiscalizzazione totale fino al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico e finanziario. L'operatività della norma, che nella sua prima versione risale al 2011, è stata resa possibile solo dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 3 settembre scorso delle linee guida approvate dal CIPE il 18 febbraio 2013 (ben 6 mesi prima).
Altri contenuti del decreto vanno nella direzione auspicata di accelerare gli iter procedurali e autorizzatori, quali l'individuazione chiara e univoca del termine entro cui rilasciare le autorizzazioni ministeriali ai concessionari autostradali per le variazioni tariffarie e degli investimenti previsti, nonché l'assunzione da parte del Consiglio dei Ministri delle decisioni circa l'approvazione unica dei progetti preliminari che presentano criticità procedurali tali da impedirne l'approvazione nei termini previsti.
Non meno importante è stata nel luglio scorso la nomina dei membri che compongono l'Authority delle Infrastrutture e dei Trasporti e successivamente il 6 agosto la scelta di Torino come sede, avviando di fatto l'operatività dell'ente la cui istituzione risale addirittura al 2011. Le sue principali funzioni sono: definire i criteri per la determinazione di tariffe, canoni e pedaggi; stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali; definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto; garantire la concorrenza nei bandi di gara per il trasporto ferroviario regionale; definire le modalità di finanziamento del servizio pubblico; svolgere funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, approvando i sistemi di tariffazione; verificare se i livelli di offerta del servizio taxi, le tariffe e la qualità delle prestazioni corrispondono alle esigenze dei diversi contesti urbani. Il Presidente Camanzi nell'audizione dell'8 ottobre scorso ha spiegato che le priorità su cui fin da subito si concentrerà l'azione della neonata Authority riguarderanno innanzitutto la definizione dei criteri per determinare i pedaggi dell'infrastruttura ferroviaria e delle aree aeroportuali.
Infine si segnala la rinnovata necessità, ribadita nelle ultime settimane dell'anno e all'inizio del 2014 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, di approvare e attuare il Piano Nazionale degli Aeroporti.

IL QUADRO DEL NORDOVEST

A parte qualche eccezione, nel 2013 si è riscontrato un generale rallentamento sia degli iter di approvazione dei progetti sia dell'avanzamento dei cantieri in corso.
Nel primo caso si è verificato un allungamento dei tempi per il perfezionamento di atti amministrativi dovuto a mancanza di copertura finanziaria e di condivisione tra gli enti coinvolti, a resistenze e difficoltà di rapporti con il territorio, a ritardi nella pubblicazione degli atti. Nel secondo, diversi cantieri in corso non hanno rispettato i cronoprogrammi previsti a causa di insufficiente continuità dei flussi di cassa, di contenziosi amministrativi tra i soggetti coinvolti, di necessità di varianti in corso d'opera e conseguenti rinegoziazioni con le imprese appaltatrici e degli effetti della pesante crisi economica e finanziaria che si ripercuote a tutti i livelli.

Nel corso del 2013 si sono conclusi i lavori relativi al potenziamento viario tra Monza e Cinisello Balsamo, di adduzione al sistema autostradale milanese.
Proseguono i lavori secondo le attese del Rapporto 2012 sulla tratta AV/AC Treviglio-Brescia, sulla Pontremolese e sulle cantierizzazioni del Terzo Valico e della Torino-Lione (galleria geognostica della

Maddalena); per quanto riguarda il sistema autostradale sono in corso i cantieri sulla galleria di sicurezza del Frejus, sulla Torino-Milano, sulla tangenziale est esterna di Milano e, sulla viabilità ordinaria, quelli delle strade provinciali Rivoltana e Cassanese.
Hanno presentato invece dei ritardi i lavori sulla nuova direttissima autostradale Brescia-Milano (Brebemi), sulla Pedemontana Lombarda, sull'Asti-Cuneo, su alcune opere del nodo stradale milanese (Paullese) e genovese (viabilità a mare), sulle linee ferroviarie di raddoppio del Ponente Ligure, del nodo di Genova, dell'Arcisate-Stabio e della tratta Novara-Malpensa. Così pure si riscontrano ritardi sull'avanzamento delle linee di metropolitana già avviate a Milano e Torino. Medesime criticità si sono riscontrate nella realizzazione delle opere infrastrutturali del sistema portuale ligure.
Sono bloccati i cantieri sulla linea 1 della metropolitana torinese e sulla ferrovia Milano-Mortara.

Rispetto alle progettazioni sta proseguendo secondo le aspettative il collegamento tra il Terminal 1 e Terminal 2 di Malpensa, mentre si registra uno slittamento delle tempistiche per la tratta transfrontaliera della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione, per il completamento della Tangenziale Nord di Milano (Rho-Monza) e per la Gronda di ponente sul nodo autostradale di Genova.
Hanno assunto ormai un preoccupante arresto i numerosi progetti ferroviari già segnalati nel precedente rapporto: la tratta AV/AC Brescia-Verona, le connessioni al tunnel del Gottardo, il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, il potenziamento Rho-Gallarate. Analogamente nessun progresso si evidenzia per la linea 2 della metropolitana torinese, così come per la Pedemontana piemontese, la strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, la Variante alla strada statale del Sempione, la Tangenziale Est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, l'asse di Corso Marche di Torino e, infine, per alcune opere viarie di accessibilità ad Expo 2015 e a Malpensa. In particolare le opere di accessibilità ad Expo hanno visto una rimodulazione degli interventi sulla base del rispetto del cronoprogramma e delle risorse effettivamente disponibili.

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.

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: tae@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
e.mail: 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
e.mail: urbanistica.territorio@ui.torino.it

STATO DI AVANZAMENTO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL NORDOVEST: SCOSTAMENTI 2012-2013

DESCRIZIONE PROGETTO	FASE REALIZZATIVA					CRITICITÀ			AVANZAMENTO	GIUDIZIO SINTETICO
	proposta/ programmato	progetto preliminare	progetto definitivo o esecutivo	procedura di appalto in corso	lavori in corso	politiche	tecniche	finanziarie	si/no (*)	
Grandi assi viari										
Autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebemi)					XX		[X]	[X]	SI	
Autostrada Asti-Cuneo					XX			XX	SI	
Autostrada Torino-Milano (ammodernamento-adeguamento)					XX			XX	SI	
Pedemontana Lombarda					XX		XX	XX	SI	
Pedemontana Piemontese: A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano Ghemme		X	X			X	X	X	NO	
Traforo di sicurezza del Frejus					XX				SI	
Grandi assi ferroviari										
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		X	X		XX (galleria geognostica della Maddalena)		[X]	X	SI	
Ferrovia alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)			X		X			XX	SI	
Ferrovia La Spezia-Parma (potenziamento della linea "Pontremolese")					XX		XX	XX	SI	
Ferrovia Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio della linea costiera)					XX		[X]	XX	SI	
Ferrovia Arcisate-Stabio			X		X		X			
Nodi viari metropolitani										
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza		XX				XX	[X]	[X]	SI	
Tangenziale est esterna di Milano					XX	[X]	[X]	[X]	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	NO	
Strada statale del Sempione: Variante Rho-Gallarate		XX					XX	XX	NO	
Strada provinciale Cassanese: potenziamento			XX (lotti Segrate-Pioltello e Lambrate-Segrate)	X	XX (svincoli di Lambrate e tratta Pioltello-Melzo)		[X]	XX	SI	
Strada provinciale Rivoltana: potenziamento					XX				SI	
Strada provinciale Paullese: potenziamento			XX (tratta SP39-Spino d'Adda)		XX (Dovera-Spino d'Adda)			XX	SI	
Strada provinciale Villa di Monza: interramento					XX (conclusi marzo 2013)				SI	
Nodi ferroviari metropolitani										
Ferrovia Novara-Malpensa-Seregno: potenziamento tratta Novara-Malpensa		XX (subtratta variante di Galliate)			XX (subtratta Turbigo-Castano)			XX	SI	
Collegamento ferroviario Terminal 1-Terminal 2 Malpensa			XX					[X]	SI	
Ferrovia Milano-Mortara: potenziamento		XX (tratta Vermezzo-Parona)		XX (tratte Parona-Mortara e urbana milanese)			[X]	XX	NO	
Ferrovia Milano-Varese/Luino/Domodossola: potenziamento tratta Rho-Gallarate e raccordo Y per Malpensa			X	X		XX	XX	XX	NO	
Passante ferroviario di Torino-completamento					X (lavori di sistemazione in superficie)				SI	
Nodo ferroviario di Genova					XX		XX	X	SI	
Metropolitane										
Linea 1 metropolitana di Milano: prolungamento					XX			[X]	SI	
Linea 4 metropolitana di Milano					XX		XX	[X]	SI	
Linea 5 metropolitana di Milano					XX		XX	[X]	SI	
Linea 1 metropolitana di Torino			X	XX	XX		X		SI	
Linea 2 metropolitana di Torino	XX					XX	XX	XX	NO	
Porti										
Porto di Genova					XX	[X]	[X]		SI	
Porto di La Spezia				XX		[X]	[X]		SI	
Porto di Savona					XX			[X]	SI	
Piattaforme logistiche intermodali										
Centro intermodale di Segrate: potenziamento viabilità di accesso			XX				XX	XX	SI	
Interporto di Novara (CIM): potenziamento				X				X	SI	
Interporto di Torino (SITO spa): potenziamento	X							[X]	SI	

Aggiornamento al dicembre 2013

In nero è segnato lo stato di avanzamento al dicembre 2012, in rosso al dicembre 2013. Entro parentesi quadra e in blu le criticità non più esistenti

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

avanzamento
avanzamento inferiore alle attese
sostanziale stallo nell'avanzamento

MOBILITY CONFERENCE 2014

Milano 10 e 11 Febbraio 2014

Torna la mobility conference: due giorni di incontri su mobilità, infrastrutture e smart city in vista di expo Reti europee di trasporto e sviluppo delle infrastrutture, mobilità e logistica, Milano smart city: saranno questi i temi portanti dell'undicesima edizione della Mobility Conference, promossa da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano, che si terrà a Milano il 10 e 11 febbraio. Un appuntamento ormai consolidato e riconosciuto a livello nazionale per dar voce alle richieste delle imprese in tema di infrastrutture e servizi di mobilità, leve strategiche per lo sviluppo economico e la competitività di Milano e dell'intero Paese.

L'evento giunge a poco più di un anno dall'inizio di Expo 2015 e anticipa il semestre italiano di presidenza del Consiglio Europeo. L'Italia sarà, dunque, oggetto di particolare attenzione sul piano internazionale. In vista di questo scenario la Mobility Conference sarà l'occasione per fare il punto in particolare sulle strategie dell'Europa per il rilancio delle reti transeuropee di trasporto, sulle infrastrutture e i servizi di mobilità necessari per vincere la sfida di Expo 2015 e sul ruolo del sistema delle imprese in termini di prodotti, soluzioni e idee progettuali finalizzati allo sviluppo sostenibile del territorio.

Saranno due giorni di dibattiti e incontri in cui imprese, istituzioni, economisti e stakeholder si confronteranno per ribadire con forza le aspettative del mondo delle imprese, mettere in luce le criticità, proporre soluzioni di intervento, lanciare nuove idee e ottenere impegni precisi dai policy maker. Oltre al Presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, e al Presidente della Camera di Commercio di Milano, Carlo Sangalli, interverranno, tra gli altri, Maurizio Lupi, Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Roberto Maroni, Presidente della Regione Lombardia e il Presidente di Confindustria Giorgio Squinzi, oltre a numerosi altri esponenti delle istituzioni e dell'economia.

La MCE costituirà anche l'occasione per la presentazione pubblica dell'undicesimo Rapporto annuale dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture (OTI) Nordovest, elaborato da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino sullo stato di avanzamento delle opere prioritarie per il sistema infrastrutturale e logistico del Nordovest. Si tratta di uno strumento di lavoro utile per fare il punto su cosa è stato fatto e su cosa rimane da fare in termini di sviluppo delle infrastrutture e di risoluzione delle criticità e la MCE rappresenta il luogo ideale di approfondimento di questi temi. Tutte le informazioni con il programma aggiornato su: www.mobilityconference.it

EXPO FERROVIARIA 2014

Torino, 1-3 Aprile 2014

Expo Ferroviaria è l'unico evento in Italia dedicato ai produttori e fornitori specializzati nel settore ferroviario.

250 espositori provenienti da 16 nazioni parteciperanno all'esposizione.

EXPO Ferroviaria offre grandi opportunità per conoscere le ultime tecnologie e sistemi innovativi presentati dai leader mondiali del settore che esporranno alla fiera. Grazie ad un ricco programma di conferenze e seminari tecnici sarete al corrente di tematiche attuali analizzate da esperti del settore.

L'esposizione rappresenta il forum ideale per sviluppare i propri contatti professionali e per tutti i partecipanti ci saranno numerose opportunità di ampliare la propria rete di conoscenze.

Registrando la propria visita in anticipo si avrà accesso GRATUITO all'esposizione. Tutte le informazioni su: www.expoferroviaria.com