

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Lombardia**

Monitoraggio delle
opere prioritarie per
il sistema economico



2025

FdP 2023-2024



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



UNIONTRASPORTI



UNIONCAMERE
LOMBARDIA
Camere di commercio lombarde

in collaborazione
con:



Regione
Lombardia

Indice



Introduzione

3



Monitoraggio delle opere prioritarie
per il sistema economico della Lombardia

8



Focus su opere selezionate:
incontri tecnici-operativi con i gestori

27



Considerazioni finali

50

Introduzione



INTRODUZIONE

Il **Libro Bianco** sulle priorità infrastrutturali della Lombardia, realizzato dal sistema camerale lombardo con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti nell'ambito del Programma Infrastrutture di Unioncamere italiana, giunge alla sua **terza annualità**. Si tratta di un percorso che, nel tempo, ha permesso di raccogliere, aggiornare e approfondire le esigenze infrastrutturali e logistiche delle imprese, con l'obiettivo di sostenere la competitività del tessuto produttivo regionale e favorire uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio.

La Lombardia, **cuore pulsante della manifattura e dell'export italiano**, si distingue per un sistema produttivo altamente diversificato e fortemente integrato con i mercati internazionali, grazie ad una rete di imprese che spaziano dall'industria pesante alla meccanica di precisione, dal comparto agroalimentare al design. Tale vocazione produttiva necessita di essere sostenuta dalle sue reti di trasporto e logistica, in modo da permettere un flusso costante ed efficiente di merci e persone all'interno e all'esterno dei confini regionali, proiettando la Lombardia come hub strategico nel contesto europeo.

La presenza di **infrastrutture moderne, efficienti e orientate alla sostenibilità** ambientale non rappresenta soltanto un vantaggio competitivo per le imprese, facilitando l'approvvigionamento delle materie prime e l'accesso ai mercati nazionali ed esteri, ma costituisce anche un fattore chiave per garantire coesione territoriale. Ciò significa ridurre le disuguaglianze tra territori, migliorare le connessioni tra aree urbane e periferiche, rafforzare i collegamenti con i territori transfrontalieri e favorire così una maggiore inclusione economica e sociale.

In una prospettiva di lungo periodo, investire in **infrastrutture di qualità** non implica soltanto un miglioramento della competitività industriale, ma contribuisce a costruire un modello di crescita realmente sostenibile. Si generano infatti condizioni favorevoli all'attrazione di nuovi investimenti esteri, si consolidano le basi per la creazione di occupazione stabile e qualificata e si rafforza il posizionamento della Lombardia come area trainante non solo dell'Italia, ma dell'intero sistema produttivo europeo.

INTRODUZIONE

Con questa terza edizione del Programma Infrastrutture, il **sistema camerale lombardo** conferma il proprio impegno nel promuovere e sostenere lo sviluppo delle reti e della logistica in Lombardia, attraverso **una serie di output progettuali** di rilievo, oltre il presente documento:

- ❑ la realizzazione di un **fascicolo regionale** con i dati chiave dell'economia e delle infrastrutture della Lombardia, a partire dal portale camerale C.Stat, aggiornato sulle tematiche di trasporto e logistica;
- ❑ attività di sensibilizzazione e informazione alle imprese sulle opportunità del **PNRR**, mediante l'erogazione di **4 webinar** sugli scenari di innovazione legati alla logistica e alla sostenibilità, e nello specifico sulla decarbonizzazione del trasporto stradale e l'interoperabilità delle reti ferroviarie, sulla logistica sostenibile nell'agroalimentare e la transizione digitale dei trasporti e della logistica;
- ❑ **tre approfondimenti tematici** puntuali:
 - La sostenibilità dei magazzini per la distribuzione delle merci in Lombardia, per comprendere quali sono le caratteristiche che rendono un magazzino green e quantificare le attività logistiche e il livello di sostenibilità ambientale dei magazzini nella Regione Logistica Milanese (RLM);
 - Struttura e performance del trasporto aereo merci in Lombardia, con l'obiettivo di valutare lo stato attuale, il livello di competitività e l'adeguatezza del trasporto aereo cargo in Lombardia, al fine di orientare potenziali politiche di sviluppo e iniziative mirate a potenziarne l'efficacia;
 - La logistica in Lombardia dal punto di vista delle singole filiere, a partire da incontri con le associazioni sono state approfondite criticità e necessità dei settori del legno-arredo e della farmaceutica.

INTRODUZIONE

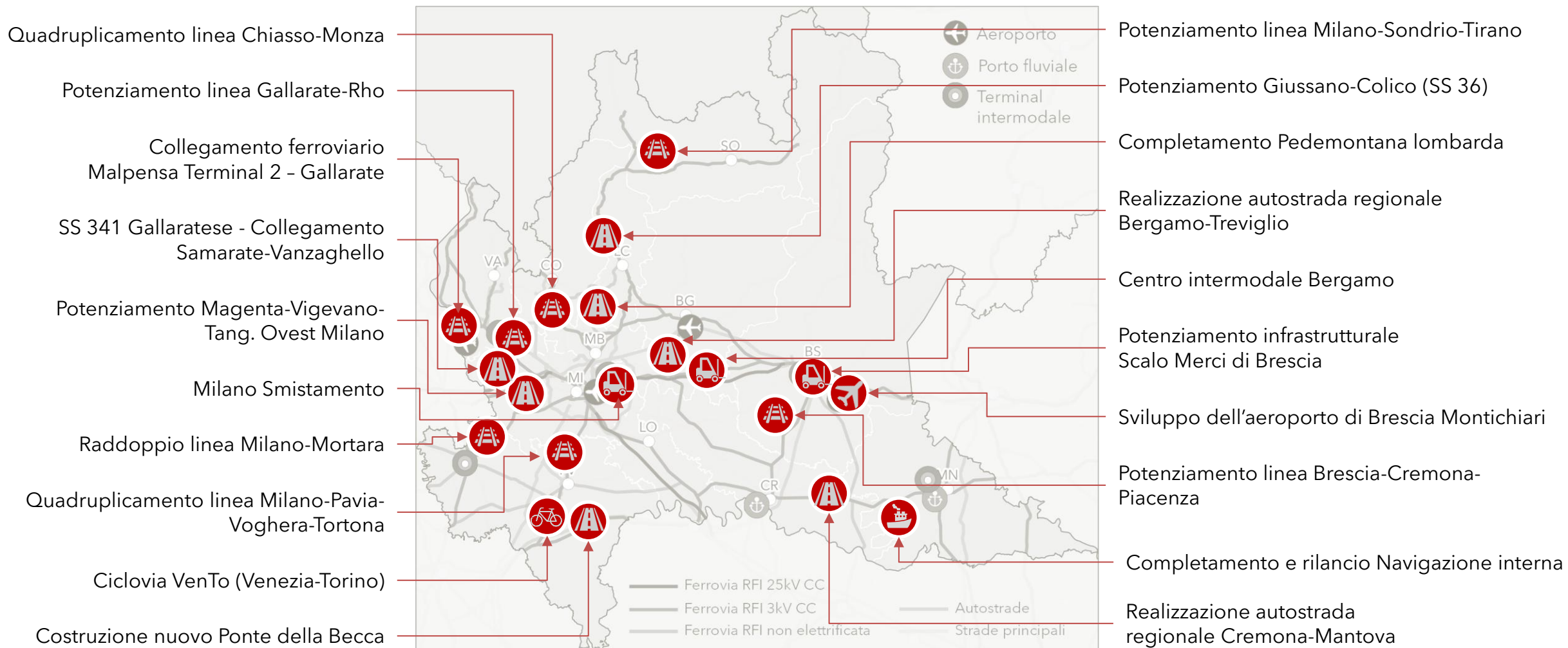
L'intero Programma Infrastrutture è stato sviluppato in Lombardia in stretta collaborazione tra il sistema camerale e l'ente Regionale, in continuità con le precedenti annualità, nell'ambito dell' «**Accordo per lo sviluppo economico e la competitività del sistema lombardo tra Regione Lombardia e Sistema Camerale lombardo**». È stato individuato un filone comune di intenti, a valere sul Pilastro 4 - Lombardia Terra di Impresa e di Lavoro, nell'ambito strategico Attrattività, per centrare l'obiettivo strategico di «Costruire una rete più competitiva e sostenibile per le merci». L'obiettivo comune è infatti lo sviluppo di una rete di trasporto e logistica integrata, competitiva e condivisa da sistema produttivo e cittadini, mantenuta in efficienza, sicura e sempre più sostenibile.

L'edizione 2025 del Libro Bianco della Lombardia è dedicata fundamentalmente al **monitoraggio delle priorità infrastrutturali** individuate dalle imprese nelle precedenti annualità di progetto, con una puntuale fase di ascolto, con specifico riferimento allo stato di avanzamento dei lavori in corso e delle progettazioni, alle risorse disponibili, alle criticità riscontrate e alle soluzioni trovate.

Il monitoraggio è stato realizzato su tutte **le 20 priorità di livello 1** distribuite sul territorio regionale, effettuando anche un confronto con le edizioni precedenti, per riuscire ad evidenziare gli scostamenti rispetto alla programmazione. In aggiunta, sono stati realizzati dei **focus su 6 opere** prioritarie, selezionate in accordo con sistema camerale ed ente regionale, predisponendo delle riunioni operative con i gestori e i vari stakeholder del territorio strettamente coinvolti.

Il presente documento non si limita a fotografare lo stato delle opere, ma intende offrire uno strumento di conoscenza, confronto e proposta utile alle istituzioni e agli stakeholder territoriali, in grado di favorire una pianificazione coerente con le sfide di un contesto economico fortemente competitivo e all'avanguardia e con l'ambizione di mantenere la Lombardia al centro delle reti europee e globali di trasporto e logistica.

LE 20 PRIORITÀ DI LIVELLO 1 - 2022



Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Lombardia



LE 20 OPERE PRIORITARIE: STATO ATTUALE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
								P	T	F
 Potenziamento linea Gallarate-Rho		970	L (in parte)	2027 (in parte)	66%	X	X			
Potenziamento linea Brescia-Cremona-Piacenza		336	S	nd	nd	-	-			
Quadruplicamento linea Chiasso-Monza		1.412	S	oltre 2035	0,2%	-	-			
 Quadruplicamento linea Milano-Pavia-Voghera-Tortona		1.968	L (in parte)	2027 (in parte)	23%	X	X			
Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2 - Gallarate		265	L	2026	100%	-	-			
 Sviluppo dell'aeroporto di Brescia Montichiari		100	L	2032	100%	-	-			
Potenziamento Magenta-Vigevano-Tang. Ovest Milano (accessibilità stradale MXP)		353	G (in parte)	2029 (in parte)	100%	-	X			
SS 341 Gallaratese - Collegamento Samarate-Vanzaghella (accessibilità stradale MXP)		590	L (in parte)	2026 (in parte)	38%	-	-			
Costruzione nuovo Ponte della Becca		167	P	2030	0%	-	-			
 Potenziamento linea Milano-Sondrio-Tirano		312	L	Fine 2025	100%	-	X			

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso; «Criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie



Incontro tecnico-operativo (cfr. Focus)

LE 20 OPERE PRIORITARIE: STATO ATTUALE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
								P	T	F
Potenziamento Giussano-Colico (SS 36)		263	L (in parte)	2026 (in parte)	84%	-	-			
Completamento raddoppio linea Milano-Mortara		873	L (in parte)	nd	29%	-	-			
 Completamento Pedemontana lombarda		2.145	L (in parte)	2031	100%	-	-			
Realizzazione autostrada regionale Bergamo-Treviglio		555	P	2030	100%	-	-			
Realizzazione autostrada regionale Cremona-Mantova		1.083	P	2031	100%	-	-			
 Milano Smistamento : upgrading infrastrutturale e tecnologico; nuovo terminale		1.424	L	2028	68%	X	-			
Potenziamento infrastrutturale Scalo Merci di Brescia		82	L (in parte)	2028	100%	X	-			
Centro intermodale Bergamo / Scalo merci ferroviario		300	P	nd	0%	-	-			
Ciclovía VenTo (Venezia-Torino)		91	L	2026	100%	X	-			
Completamento e rilancio navigazione interna		59	L	2029	100%	-	-			

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso; «Criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie



Incontro tecnico-operativo (cfr. Focus)

LE 20 OPERE PRIORITARIE: EVOLUZIONE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]			Stato			Fine lavori			Livello rischio
		2022	2023	2025	2022	2023	2025	2022	2023	2025	
 Potenziamento linea Gallarate-Rho		828	828	970	P	P	L	2026 (in parte)	2026 (in parte)	2027 (in parte)	
Potenziamento linea Brescia-Cremona-Piacenza		nd	50*	336	N	N	S	nd	nd	nd	
Quadruplicamento linea Chiasso-Monza		1.412	1.412	1.412	S	S	S	nd	oltre 2035	nd	
 Quadruplicamento linea Milano-Pavia-Voghera-Tortona		1.600	1.667	1.968	L	L	L	nd	2026 (in parte)	2027 (in parte)	
Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2 - Gallarate		211	258	265	G	L	L	2025	2025	2026	
 Sviluppo dell'aeroporto di Brescia Montichiari		100	100	100	P	P	L	nd	2030	2032	
Potenziamento Magenta-Vigevano-Tang. Ovest Milano (accessibilità stradale MXP)		219	353	353	P	P	G	nd	2028	2029 (in parte)	
SS 341 Gallaratese - Collegamento Samarate-Vanzaghella (accessibilità stradale MXP)		288	590	590	P	P	L	2025 (in parte)	2026 (in parte)	2026 (in parte)	
Costruzione nuovo Ponte della Becca		120	167	167	S	P	P	nd	nd	2030	
 Potenziamento linea Milano-Sondrio-Tirano		96	107	312	P	P	L	2026	2026	Fine 2025	

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso; * Costo della sola progettazione (PFTE)

Tempi realizzazione



Rischio ALTO



Rischio MEDIO



Rischio BASSO



Incontro tecnico-operativo (cfr. Focus)

LE 20 OPERE PRIORITARIE: EVOLUZIONE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]			Stato			Fine lavori			Livello rischio
		2022	2023	2025	2022	2023	2025	2022	2023	2025	
Potenziamento Giussano-Colico (SS 36)		122	222	263	P	P	L	2026	2026	2026 (in parte)	
Completamento raddoppio linea Milano-Mortara		712	798	873	P	P	L	2026 (in parte)	nd	nd	
 Completamento Pedemontana lombarda		2.682	1.259*	2.145	G	P	L	2025 (in parte)	2027 (in parte)	2031	
Realizzazione autostrada regionale Bergamo-Treviglio		250	555	555	G	P	P	2026	2028	2030	
Realizzazione autostrada regionale Cremona-Mantova		800	1.083	1.083	P	P	P	2027	2030	2031	
 Milano Smistamento : upgrading infrastrutturale e tecnologico; nuovo terminale		1.274	1.239	1.424	L	P	L	2026	2026	2028	
Potenziamento infrastrutturale Scalo Merci di Brescia		78	82	82	P	P	L	2026	2026	2028	
Centro intermodale Bergamo / Scalo merci ferroviario		200	300	300	N	P	P	nd	nd	nd	
Ciclovía VenTo (Venezia-Torino)		93	91	91	P	P	L	nd	2026	2026	
Completamento e rilancio navigazione interna		nd	59	59	P	P	L	nd	2029	2029	

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso; * tratta D breve non quantificata

Tempi realizzazione



Rischio ALTO



Rischio MEDIO



Rischio BASSO

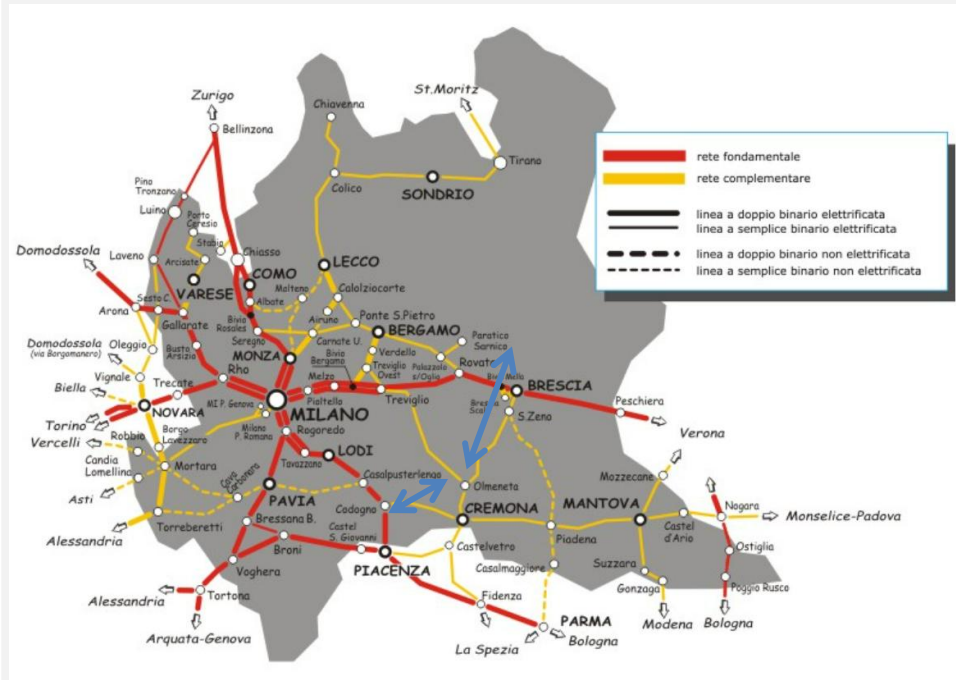


Incontro tecnico-operativo (cfr. Focus)



Opera

POTENZIAMENTO LINEA
BRESCIA-CREMONA-PIACENZA



Costo	336	Mln € (Cremona-Olmeneta)
Copertura	nd	%
Fine lavori	nd	
Criticità	Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26 (Cremona-Olmeneta)	

Rilevanza

SOVRAREGIONALE

Stato

PROGETTO DI
FATTIBILITÀ
TECNICO-ECONOMICA

Macro obiettivo

MIGLIORARE LA CONNETTIVITÀ
VERSO L'ESTERNO

Descrizione

La linea ferroviaria Brescia-Cremona-Piacenza fa parte della rete complementare di RFI e si sviluppa con un singolo binario elettrificato.

Il territorio chiede da tempo il potenziamento di questa infrastruttura ferroviaria e del servizio su di essa erogato, per migliorare la qualità del viaggio dei tanti pendolari che usano la rete ferroviaria della Lombardia orientale.

Il potenziamento della linea Brescia-Cremona-Piacenza va inquadrato nel contesto sovraregionale, che permetterebbe, tra l'altro, di aumentare il raggio di azione della città di Brescia e dei suoi nodi, in particolare della fiera e dell'aeroporto Montichiari. Con tale obiettivo si rende anche necessaria la realizzazione della linea Brescia-Ghedi-Montichiari.

A inizio 2025 RFI ha concluso il documento di fattibilità per il raddoppio della tratta Cremona-Olmeneta. Tale tratta è rilevante non solo per la complessiva linea Brescia-Cremona-Piacenza, ma anche per la linea Cremona-Treviglio (BG), quindi per il collegamento verso Milano.

Mentre era inserita nel CdP 2022-26 di RFI, non risulta presente nel nuovo Piano Commerciale RFI edizione luglio 2025. Si tratta quindi ora di trovare le risorse per la realizzazione di questa opera.

Benefici

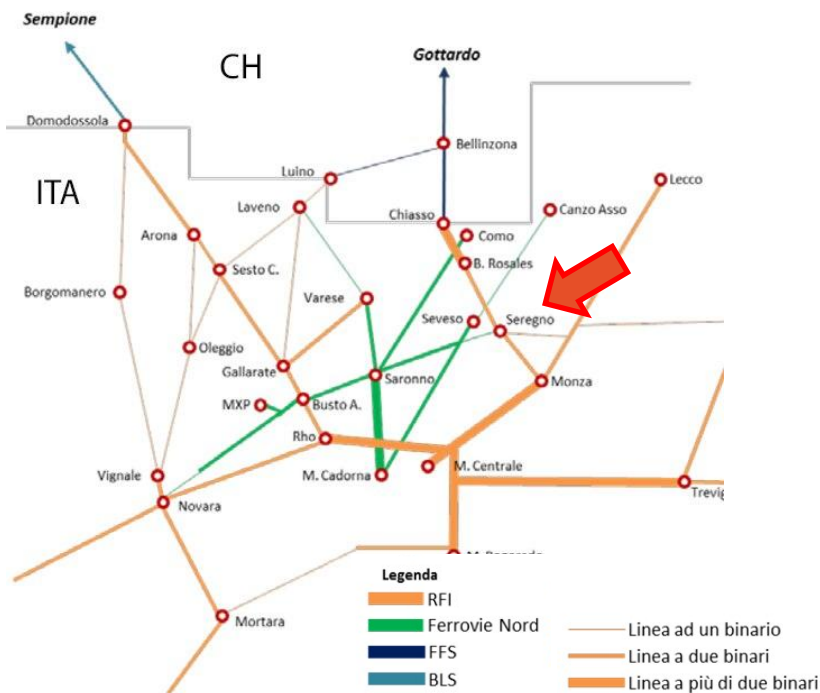
La realizzazione di un eventuale raddoppio della linea porterebbe un aumento degli standard qualitativi del servizio, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza del traffico pendolare, ma favorendo anche un miglioramento del trasporto ferroviario delle merci.

Azioni

Il sistema imprenditoriale lombardo sollecita Regione e RFI ad estendere lo studio di fattibilità del raddoppio dell'intera linea e non solo della tratta Cremona-Olmeneta (CR). Grazie infatti ad uno studio ad hoc, che valuti criticità e vincoli, volumi di traffico e modello di funzionamento della rete attuale e futura, si potrebbero valutare le specifiche opportunità che il potenziamento della linea potrà portare al territorio.



Opera QUADRUPLICAMENTO LINEA CHIASSO-MONZA



Costo

1.412 Mln €

Copertura

0,2 %

Fine lavori

Oltre 2035

Criticità

Finanziarie/Politiche

Doc. programmazione

CdP RFI 2022-26 (si prevedeva il DOCFAP)

Rilevanza INTERNAZIONALE

Stato DOCFAP

Macro obiettivo MIGLIORARE LA CONNETTIVITÀ VERSO L'ESTERNO

Descrizione

Il progetto prevede il quadruplicamento della linea ferroviaria RFI che collega Chiasso a Monza, con la realizzazione in particolare di una linea a doppio binario tra Bivio Rosales e Monza. La nuova infrastruttura permetterà un migliore accesso al Gottardo e quindi alle linee ferroviarie europee: può essere vista come il completamento in direzione sud dell'Alp-Transit, progetto svizzero di attraversamento delle Alpi con una «ferrovia di pianura» fondato sui nuovi tunnel del Gottardo e del Monte Ceneri. A Seregno tale nuova infrastruttura si potrebbe collegare con la Gronda est merci che porta a Bergamo, di cui RFI deve predisporre il DOCFAP, ossia il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali. Intanto, sono in corso sulla linea storica Chiasso-Milano interventi di potenziamento tecnologico per far fronte ad impegni internazionali tra Italia e Svizzera miranti ad assicurare standard adeguati alla circolazione di treni merci a grande sagoma e di lunghezza di 750 metri sugli itinerari di adduzione di traffico merci all'asse del Gottardo. Si sta migliorando il sistema di distanziamento dei treni, adeguando gli impianti tecnologici, così come le sagome di gallerie e ponti (lavori in corso per un costo complessivo di 94 mln €).

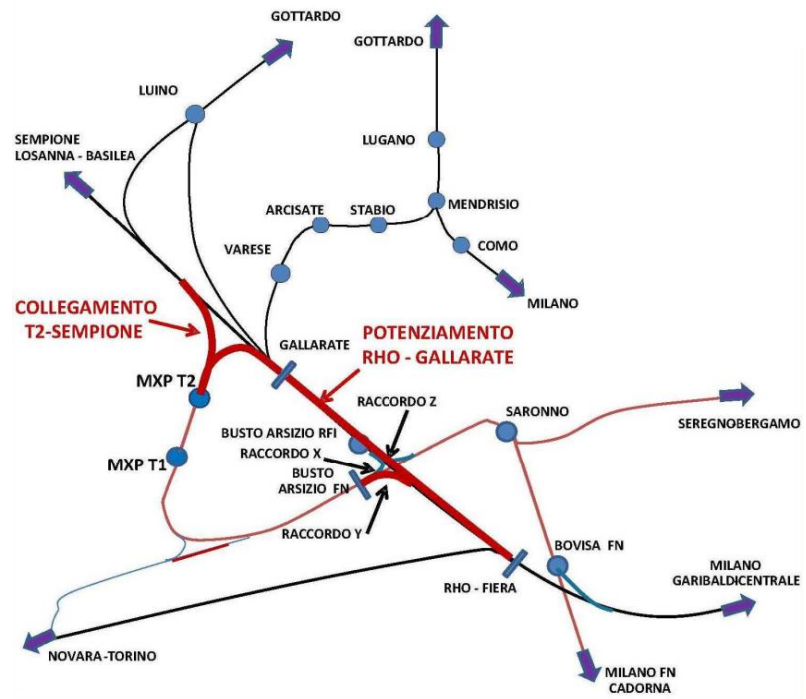
Benefici

L'intervento - di evidente accesso al tunnel del Gottardo e all'Europa - permetterà il miglioramento del servizio ferroviario di tutta la Lombardia ed in particolare della zona est di Milano e dei suoi terminal di Milano Smistamento, Segrate e Melzo.

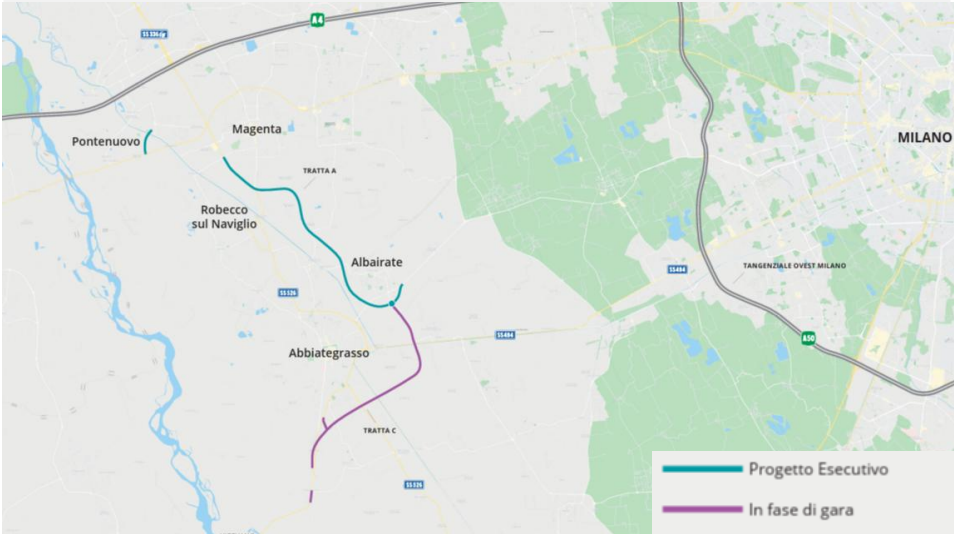
Azioni

Gli studi relativi al traffico merci, realizzato congiuntamente tra ferrovie italiane e svizzere, hanno mostrato che la capacità assegnata al traffico merci è sufficiente fino allo scenario 2035 ed al momento non sono prioritari ulteriori interventi rispetto a quanto già pianificato e realizzato. Il territorio chiede, invece, una tempestiva ripresa della fase progettuale di questa importante infrastruttura, per giungere in tempi consoni alla sua realizzazione e ad avere così collegamenti rapidi e sostenibili con i mercati europei. Nel 2024 è stato avviato il DOCFAP, del costo di 23 mln, allo scopo di verificare le soluzioni per il potenziamento selettivo della tratta Chiasso-Seregno.



	Opera COLLEGAMENTO FERR. MALPENSA TERMINAL 2 - GALLARATE	
		
	Costo	265 Mln €
	Copertura	100 %
	Fine lavori	Gennaio 2026
Criticità	-	
Doc. programmazione	PRMT Regione Lombardia; CdP Ferrovienord; Piano Marshall di Regione Lombardia	

Rilevanza INTERNAZIONALE	Stato LAVORI IN CORSO	Macro obiettivo MIGLIORARE LA CONNETTIVITÀ VERSO L'ESTERNO
Descrizione L'intervento - promosso da Ferrovienord spa in partnership con Sea spa - riguarda la realizzazione dell'ultimo tratto mancante per completare l'accessibilità ferroviaria da nord all'aeroporto intercontinentale di Malpensa. Con la nuova opera si andranno a redistribuire i carichi sulla rete ferroviaria regionale, migliorando sia il traffico passeggeri, che quello merci. L'intervento è la prosecuzione della tratta tra il Terminal 1 e il Terminal 2, con la realizzazione del collegamento con la linea RFI del Sempione. Il tracciato, di lunghezza di circa 4,6 km verso Gallarate, più 1,1 km di raccordo verso Casorate Sempione, si sviluppa in parte in sotterraneo (galleria artificiale e galleria naturale) e in parte a cielo aperto (trincea e rilevato). Il tempo previsto di percorrenza tra il T2 e Gallarate è di 7 minuti. L'opera è stata finanziata tramite i contributi di diversi soggetti, quali Regione Lombardia, Unione Europea (nell'ambito del programma "CEF - Connecting Europe Facility"), MIT e Sea spa.		
Benefici L'intervento porterà al completamento dell'accessibilità ferroviaria da nord a Malpensa, oltre che ad un allargamento dell'area di influenza dell'aeroporto e delle località servite. L'aeroporto potrà disporre, grazie a questa nuova infrastruttura, di servizi ferroviari di breve e medio raggio, ad alta velocità e transfrontalieri. I benefici dell'opera ricadranno sull'intera rete regionale, con l'ottimizzazione delle tipologie di servizio e una redistribuzione dei carichi sui diversi archi.		
Azioni I lavori sono stati avviati da inizio 2023 e procedono verso la conclusione con le ultime opere civili e impiantistiche. L'attivazione dell'opera è prevista per gennaio 2026, in tempo per l'importante appuntamento della regione, relativa ai Giochi Olimpici di Milano-Cortina 2026.		

 Opera POTENZIAMENTO MAGENTA-VIGEVANO-TANG. OVEST DI MILANO		
		
Costo	353	Mln € (tratte A e C)
Copertura	100	%
Fine lavori	2029 (tratte A e C)	
Criticità	Opposizione Enti locali/territorio Finanziata solo in parte/Politiche	
Doc. programmazione	CdP ANAS 2021-25, DPCM Commissariamento	

Rilevanza REGIONALE	Stato PROG. PRELIMINARE/ PROG. ESECUTIVA	Macro obiettivo MIGLIORARE LA CONNETTIVITÀ VERSO L'ESTERNO
Descrizione L'intervento rientra nelle opere di adeguamento e potenziamento dell'accessibilità stradale dell'aeroporto di Malpensa, quale hub intercontinentale, con specifico riferimento al bacino sud-ovest del territorio regionale. Sono previste tre tratte di intervento: tratta A da Magenta ad Albairate (9,7 km), ricoprente anche la "Variante di Pontenuovo" (0,9 km); tratta B da Albairate alla tangenziale ovest di Milano; tratta C da Albairate a Vigevano (6,9 km, variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino). Nel 2021 l'intervento "Collegamento Vigevano accesso a Malpensa" (tratte A e C) è inserito nell'elenco delle nuove opere commissariate ex art 4 DL 32/2019 per agevolarne la realizzazione. Il Commissario straordinario individuato è Eutimio Mucilli, dirigente ANAS. Ad oggi risulta il seguente stato di avanzamento: - tratta A, costo 184 mln, progettazione esecutiva completata e lavori con appaltabilità entro il 2025; - tratta C, costo 169 mln, progettazione esecutiva ultimata a dicembre 2023 e lavori appaltati a novembre 2024 (per 1.100 giorni); - tratta B di completamento, risulta in corso la progettazione preliminare, che presenta però criticità economiche e di condivisione con il territorio.		
Benefici Il collegamento veloce Magenta-Vigevano tra la SS 11 e la SS 494 è finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese, la Lomellina e l'autostrada A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora. L'infrastruttura garantirà una riduzione sensibile dei tempi di percorrenza fra Magenta e Vigevano, migliorando i livelli della circolazione.		
Azioni - Seguire le azioni del Commissario straordinario ed agire da pungolo laddove necessario per evitare ulteriori ritardi. - Favorire la corretta comunicazione verso il territorio, per informare in maniera adeguata dei benefici e permettere l'accettazione dell'intervento.		

	Opera SS 341 GALLARATESE - COLLEGAMENTO SAMARATE-VANZAGHELLO	
	Costo	590 Mln €
	Copertura	38 %
	Fine lavori	2026 (Bretella Gallarate)
Criticità	Finanziarie	
	Doc. programmazione	CdP ANAS 2021-25; Decreto Olimpiadi (Bretella Gallarate)

Rilevanza REGIONALE	Stato PROG. DEFINITIVA/ LAVORI IN CORSO	Macro obiettivo MIGLIORARE LA CONNETTIVITÀ VERSO L'ESTERNO
Descrizione L'intervento prevede un collegamento agevolato tra le aree del basso varesotto e nord milanese con l'aeroporto di Malpensa. L'opera presenta un'estensione complessiva di circa 9 km, con 8 svincoli a due o più livelli sfalsati. L'intero intervento è diviso in due stralci: il primo che collega l'autostrada A8 e la SS 336 (la cosiddetta bretella di Gallarate, di circa 2,5 km) e il secondo che unisce, in variante rispetto al tracciato della SS 341, la SS 336 in territorio di Gallarate e il comune di Vanzaghella, nel tratto finale della Baffolora-Malpensa. La bretella di Gallarate è prevista come strada extraurbana principale, con piattaforma di tipo B, composta da 2 carreggiate. Il secondo stralcio è progettato invece come strada extraurbana secondaria, con piattaforma di tipo C1, costituita da una carreggiata singola. L'intero intervento è compreso nell'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo di Malpensa, mentre la bretella di Gallarate rientra tra le opere connesse e di contesto già finanziate con decreto MIT del 7 dicembre 2020 da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. I lavori della bretella di Gallarate (224 mln €, completamente finanziata dal MIT) sono stati avviati a novembre 2023 e dovrebbero concludersi entro il 2026. Per la variante di Samarate (366 mln €) è in via di completamento la progettazione definitiva, con conclusione entro fine 2025 e successivo avvio delle procedure approvative.		
Benefici L'intervento è rilevante per garantire la continuità dei flussi provenienti dall'autostrada Pedemontana e diretti a Malpensa, quindi per mettere in relazione l'hub aeroportuale internazionale con le aree centrali ed orientali lombarde tramite il sistema viabilistico pedemontano.		
Azioni Con riferimento al secondo stralcio, ad oggi sono disponibili 2,5 mln € per la progettazione, grazie a risorse messe a disposizione da Regione nel Patto per la Lombardia. Occorre reperire le risorse per l'esecuzione dei lavori.		

Opera

COSTRUZIONE NUOVO PONTE DELLA BECCA

Costo	167	Mln €
Copertura	0%	
Fine lavori	2030	
Criticità	Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione	CdP ANAS 2021-2025 (dic 2024)	

Rilevanza REGIONALE	Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE	Macro obiettivo MIGLIORARE LA CONNETTIVITÀ VERSO L'ESTERNO
--------------------------------	--	---

Descrizione

Gli attraversamenti del fiume Po sono sempre più complicati per i veicoli merci e soprattutto per i trasporti eccezionali. A causa della vetustà di diversi suoi ponti, persistono spesso limitazioni di peso, che portano ad allungamenti dei percorsi molto dispendiosi. Sulla SS 617 Pavia-Broni è ancora operativo il Ponte della Becca, inaugurato nel 1912 e in evidente stato di degrado, la cui manutenzione e messa in sicurezza richiede ingenti risorse, nonché difficoltà di circolazione per gli utenti. Il ponte in ferro raccoglie la maggior parte del traffico autostradale dell'A21 Torino-Piacenza-Brescia e dell'Oltrepò pavese diretto verso Pavia. Il territorio aspetta da almeno un decennio una nuova infrastruttura di attraversamento del Po, per riqualificare il sistema della mobilità nella zona sud della regione, in termini ambientali e di sicurezza.

A luglio 2023 è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto di fattibilità tecnico-economica. È in corso la progettazione definitiva, che dovrebbe essere completata entro fine 2025, per poi arrivare alla posa della prima pietra nel 2027 e al completamento dei lavori nel 2030. La problematica resta di tipo economico, perché l'intervento è citato nel CdP ANAS 2021-2025 tra gli interventi «extra CdP», senza finanziamenti.

Benefici

Secondo uno studio dell'università di Pavia, i costi che derivano dalla mancata realizzazione di questa infrastruttura ammontano annualmente a 42 mln €. Il nuovo ponte diminuirebbe i costi di trasporto e alleggerirebbe il passaggio del traffico pesante da Belgioioso, favorendo una contrazione dell'inquinamento ambientale. Il ponte della Becca originario vedrebbe una sua naturale evoluzione come via ciclo-pedonale e come monumento storico dell'archeologia industriale.

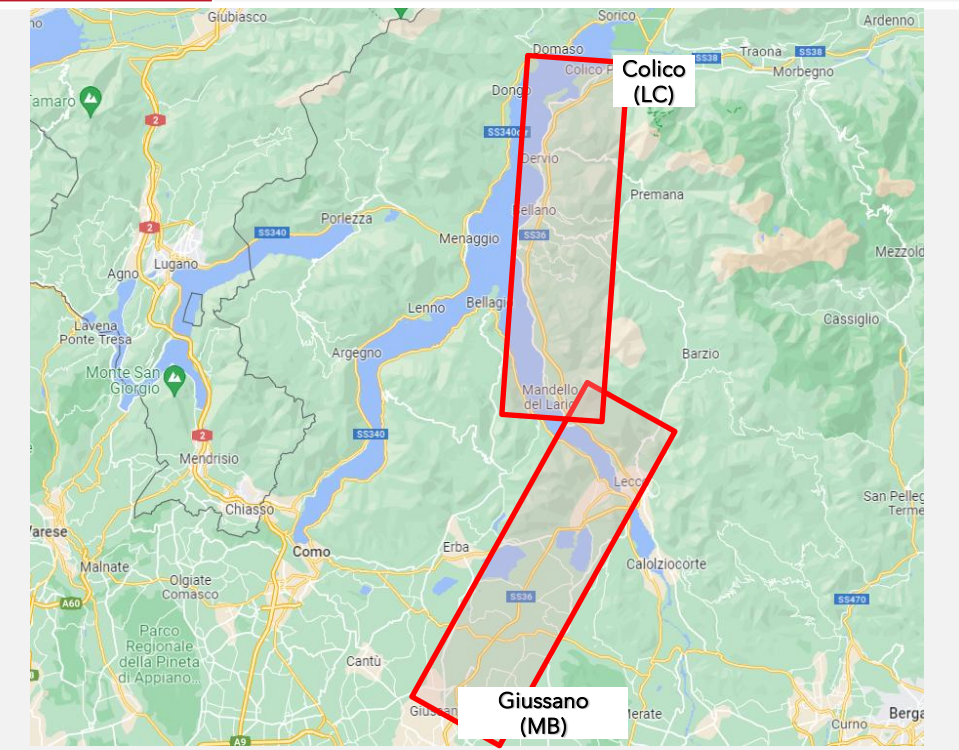
Azioni

È indispensabile individuare le risorse necessarie per la realizzazione dell'intervento, mediante la collaborazione di tutti i portatori di interesse pubblici e privati.



Opera

POTENZIAMENTO GIUSSANO-COLICO (SS 36)



Costo	263	Mln € (si sono aggiunti i 40 mln prima non quantificati)
Copertura	84	%
Fine lavori	2026 (alcuni tratti)	
Criticità	Tecniche	
Doc. programmazione	Decreto Olimpiadi (alcuni tratti)	

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTAZIONE/ LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo OLIMPIADI MILANO-CORTINA 2026

Descrizione

Il Decreto Olimpiadi 7 dicembre 2020, e successivi aggiornamenti, ha a suo tempo individuato alcune opere puntuali che riguardano la SS 36 per migliorare l'accessibilità stradale dei siti che ospiteranno l'evento:

- Messa in sicurezza della tratta Giussano-Civate, con realizzazione delle corsie di emergenza: costo 74,4 mln, lavori avviati, ultimazione prevista nel corso del 2026;
- Adeguamento a tre corsie del ponte Manzoni di Lecco, mediante la realizzazione di un nuovo ponte monodirezionale con corsia da Pescate a Lecco: costo 35,6 mln, lavori avviati, ultimazione prevista gennaio 2026;
- Potenziamento dello svincolo in località Piona: costo 8,2 mln, lavori avviati, ultimazione prevista autunno 2026;
- Potenziamento dello svincolo in località Dervio: costo 48,5 mln €, progettazione in corso;
- Consolidamento della galleria "Monte Piazza": costo 55,3 mln €, ultimazione prevista gennaio 2026;

Un ulteriore intervento molto richiesto dal territorio, che andrebbe a completare quelli già previsti e finanziati lungo la SS 36, è l'adeguamento della galleria "San Martino" dell'attraversamento cittadino nel comune di Lecco, così da permettere il passaggio di merci infiammabili, oggi vietato. Questo intervento, del costo ipotizzato di 40 mln, si inquadra anche alla luce del nuovo progetto di riqualificazione del lungo lago di Lecco.

Benefici

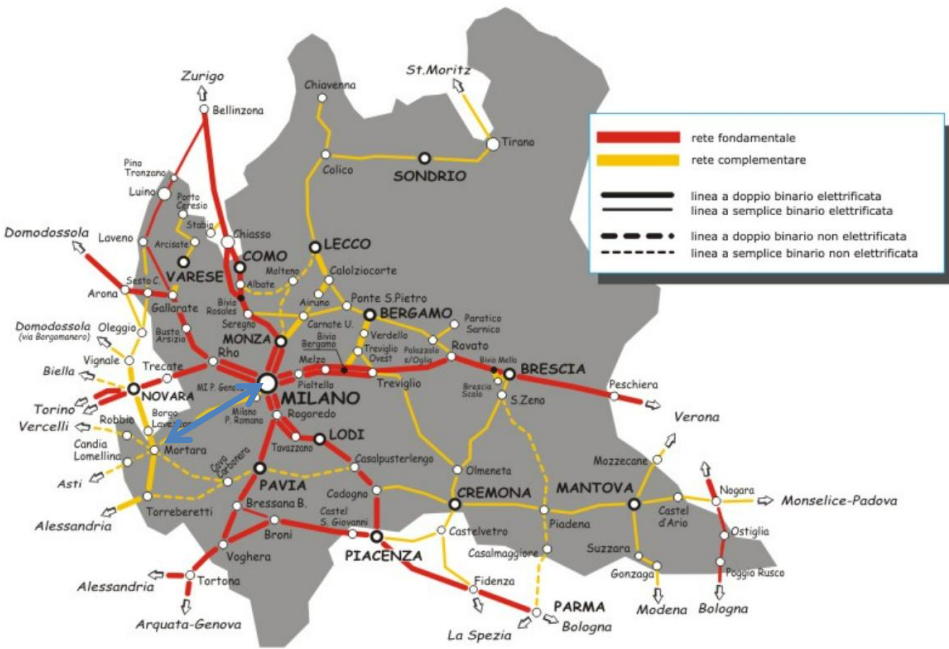
Gli interventi ipotizzati su questa infrastruttura viabilistica, che necessariamente risente della conformazione geografica e del territorio fragile che attraversa, faranno superare le forti criticità attuali, migliorandone la fruibilità e il livello di sicurezza e contribuendo inoltre alla riduzione della congestione e del carico ambientale.

Azioni

Per velocizzare la realizzazione degli interventi puntuali sopra citati (tutti tranne lo svincolo di Dervio), il MIT a gennaio 2024 ha cambiato il soggetto attuatore, assegnando il loro completamento da SIMICO ad ANAS spa.



Opera
COMPLETAMENTO RADDOPPIO LINEA MILANO-MORTARA



Costo	873	Mln €
Copertura	29	% (SILOS opere strategiche)
Fine lavori	nd	
Criticità	Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione	Piano Commerciale RFI Ediz. luglio 2025	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROG. DEFINITIVA/ LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
CONGESTIONE, CONNESSIONE INTERNA, ACCESSIBILITÀ

Descrizione
 L'intervento di raddoppio della linea Milano-Mortara, che si sviluppa prevalentemente a piano campagna complessivamente per 51 km, si sta realizzando in più fasi funzionali. I lavori sulla tratta Milano S. Cristoforo-Albairate Vermezzo sono stati completati nel dicembre 2009. È in corso di realizzazione la fermata di Porta Romana (pronta per il 2026), nelle cui vicinanze è situato il Villaggio Olimpico. Per la tratta Albairate-Abbiategrasso il progetto definitivo prevede la realizzazione di un nuovo binario in affiancamento rispetto all'attuale, per un'estesa complessiva di circa 5 km, la soppressione dei passaggi a livello di linea e di stazione attualmente presenti, nonché la realizzazione di nuovi binari di attestamento nella stazione di Abbiategrasso, al fine di permettere il potenziamento del servizio suburbano sulla linea. L'attuale previsione dei costi è di circa 280 mln, che risultano tutti da reperire. Per tale motivo si sta prendendo in considerazione l'ipotesi di un raddoppio «selettivo», da realizzare solo in quei tratti dove non siano presenti grosse difficoltà, evitando i lavori complessi dei centri abitati di Abbiategrasso e Vigevano. Nel nuovo Piano commerciale di RFI (luglio 2025) il raddoppio della tratta tra Abbiategrasso e Mortara non è più citata. Nella precedente rilevazione, il costo stimato era di 323 mln €, non finanziati.

Benefici
 Con la realizzazione degli interventi complessivamente previsti nel progetto si raggiunge: maggiore regolarità della circolazione ferroviaria a seguito dell'eliminazione di passaggi a livello su strade ad alta intensità di traffico; incremento della capacità della linea; maggiore flessibilità e affidabilità del servizio; miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio con altre modalità di trasporto; realizzazione di un servizio di trasporto comprensoriale.

Azioni
 Il territorio chiede il reperimento dei fondi mancanti, oltre che la semplificazione nelle procedure affinché non si perda ulteriore tempo per la realizzazione di un'opera molto sentita e richiesta, che porterebbe un elevato miglioramento del livello di servizio fornito dalla ferrovia.

Opera
AUTOSTRADA REGIONALE BERGAMO-TREVIGLIO

Costo	555	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2030	
Criticità	Contestata dal territorio/Finanziarie	
Doc. programmazione	PRMT; Piano Marshall di Regione Lombardia	

Rilevanza REGIONALE	Stato PROGETTAZIONE DEFINITIVA	Macro obiettivo CONGESTIONE, CONNESSIONE INTERNA, ACCESSIBILITÀ
----------------------------	---------------------------------------	--

Descrizione

Il progetto prevede un collegamento veloce di tipo autostradale tra la tangenziale sud di Bergamo (SS470dir) e l'autostrada A35 Brebemi, in corrispondenza dello svincolo di Treviglio.

A giugno 2025 il progetto definitivo - redatto dall'aggiudicatario Raggruppamento Temporaneo di Imprese (Autostrade Bergamasche con altre imprese) che si occuperà anche della costruzione e gestione dell'infrastruttura - è stato inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, per la Valutazione Impatto Ambientale.

Il tracciato previsto sarà di 16 km, di cui 77% in trincea e 23% in rilevato o viadotti. Le interconnessioni con la viabilità esistente saranno garantite mediante 5 svincoli e un sistema di pedaggiamento di tipo free-flow. Le coperture delle otto gallerie artificiali previste saranno trattate a verde e in corrispondenza di questi manufatti sono previsti «ecodotti» per il passaggio degli animali.

Il cronoprogramma dei lavori prevede circa 900 giorni.

L'opera ha un contributo pubblico di 146 mln € da parte di Regione Lombardia; il restante importo sarà coperto da finanza di progetto.

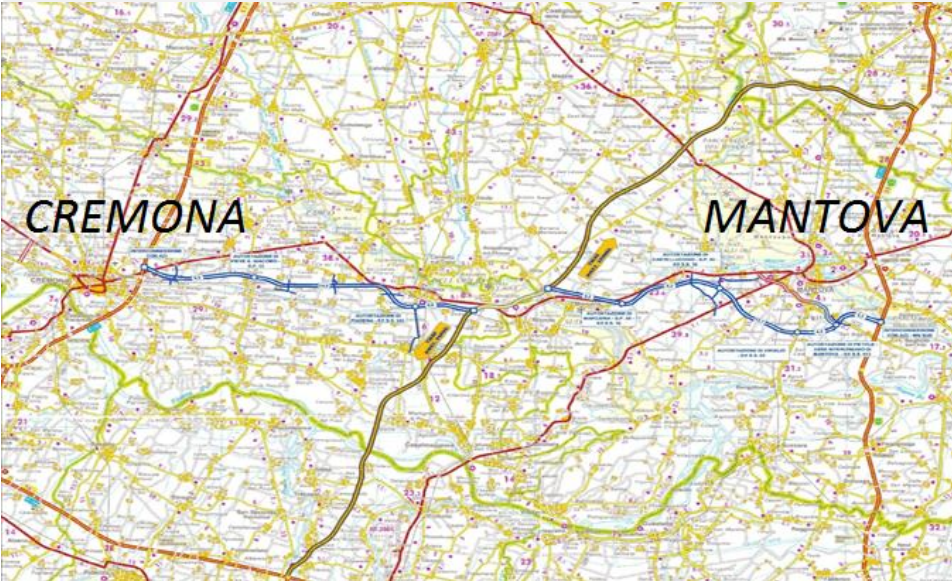
Benefici

La realizzazione della tratta autostradale tra Bergamo e Treviglio porterà alla scala locale ad una velocizzazione degli spostamenti viari tra capoluogo e provincia, in direzione nord-sud, mentre allargando lo sguardo verrà conferita continuità alla rete delle nuove autostrade regionali.

Azioni

Il progetto definitivo, per il quale è stato avviato l'iter approvativo, è stato redatto tenendo conto delle valutazioni e delle istanze del territorio, raccolte e formulate nel corso dei diversi tavoli di confronto coordinati da Regione.

Come prossimi passi di competenza regionale ci sarà l'indizione della Conferenza di Servizi, subito dopo la dichiarazione di procedibilità da parte del MASE.

 Opera REALIZZAZIONE AUTOSTRADA REGIONALE CREMONA-MANTOVA		
		
Costo	1.083	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2031	
Criticità	Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione	PRMT; Piano Marshall di Regione Lombardia	

Rilevanza REGIONALE	Stato PROGETTAZIONE DEFINITIVA	Macro obiettivo CONGESTIONE, CONNESSIONE INTERNA, ACCESSIBILITÀ
Descrizione L’opera prevede la realizzazione di un’autostrada di categoria A1, con due corsie più emergenza per senso di marcia, che collegherà l’A21 all’altezza di Cremona con l’A22 all’altezza di Mantova Sud, e un tratto comune di 9 km circa con il TIBRE (Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero). Le tratte sono principalmente due: Cremona-Tornata e Marcaria-Mantova sud, per complessivi 60 km. Lungo la nuova tratta saranno presenti due caselli, uno a Cremona e uno a Mantova, nonché otto uscite free flow (gestite con lettura delle targhe), una stazione di rifornimento per ogni senso di marcia e quattro centri servizi. Sono coinvolti 15 comuni nella provincia di Cremona ed 8 in quella di Mantova; sono inoltre previste diverse opere compensative e connesse per meglio inserire l’autostrada nella rete dei trasporti esistente. L’infrastruttura è stata inserita tra le opere viabilistiche prioritarie della Regione Lombardia nel Piano Marshall 2021 ed ha ricevuto un finanziamento regionale di 109,8 mln €; il restante importo dovrà essere coperto da finanza di progetto. I tempi di realizzazione sono stimati in 5 anni (uno per gli espropri e quattro per la realizzazione). Il contenzioso giudiziario avviato dal concessionario e attinente al percorso di risoluzione della concessione sta rallentando l’iter di acquisizione del progetto preliminare e definitivo da parte di Regione Lombardia. Questo ente, congiuntamente a Regione Emilia-Romagna, sta tentando un’intesa con il Ministero per garantire la prosecuzione del TIBRE comprendendo anche gli 8 km di tratto in comune con la Cremona-Mantova, per provare a sbloccare il percorso di approvazione.		
Benefici La costruzione di quest’opera permetterà di completare il sistema della rete autostradale regionale, creando condizioni di intermodalità e risolvendo problematiche connesse agli attraversamenti ferroviari. Sono stati, inoltre, calcolati benefici in termini di risparmio di tempo per un valore che supera i 4,5 miliardi di euro.		
Azioni Serve un’azione di coinvolgimento del territorio per descrivere la bontà del progetto e i benefici che la realizzazione di questa opera potrà portare per il territorio.		



Opera
POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE
SCALO MERCI DI BRESCIA



Core Networks Corridors di interesse per l'Italia
 Baltico – Adriatico
 Mediterraneo
 Scandinavo-Mediterraneo
 Mare del Nord-Mediterraneo

Costo	82	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2028	
Criticità	Politiche (Urbanistiche)	
Doc. programmazione	PNRR-PNC; Piano Commerciale RFI (luglio 2025)	

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROG. ESECUTIVA/
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI

Descrizione
 Per fronteggiare l'incremento di traffico futuro sull'asse ferroviario Torino-Venezia (Corridoio Mediterraneo) è richiesto, tra gli altri, l'intervento di potenziamento dello scalo di Brescia (oggi 24 treni/giorno). Il progetto, che riguarda l'area dell'ex Fs Logistica della stazione di Brescia Est, prevede alcuni interventi propedeutici alle esigenze del futuro terminal intermodale di competenza di TerAlp (Terminal AlpTransit), come la realizzazione di nuovi binari, sia di arrivo/partenza che di manovra e sosta, per treni di lunghezza standard europea. Nello specifico, il progetto di messa a PRG dello scalo di Brescia (denominato anche Brescia Fascio Merci) prevede i seguenti interventi: l'adeguamento a modulo 750 metri dei binari I-II Fascio Merci collegati sia lato Milano che lato Verona/San Zeno; la realizzazione di 6 nuovi binari di circolazione, di cui 3 a modulo 750 metri destinati all'arrivo/partenza treni solo lato Milano; il nuovo dispositivo di armamento permetterà l'arrivo a 60 km/h su tali binari sia dalla linea AV/AC che dalla linea storica, attraverso il binario di accumulo, anch'esso già a modulo 750 metri; la realizzazione di nuovi binari elettrificati destinati a sosta/ricovero dei locomotori. Il terminal sarà inoltre attrezzato con gru a portale al posto di quelle gommate.

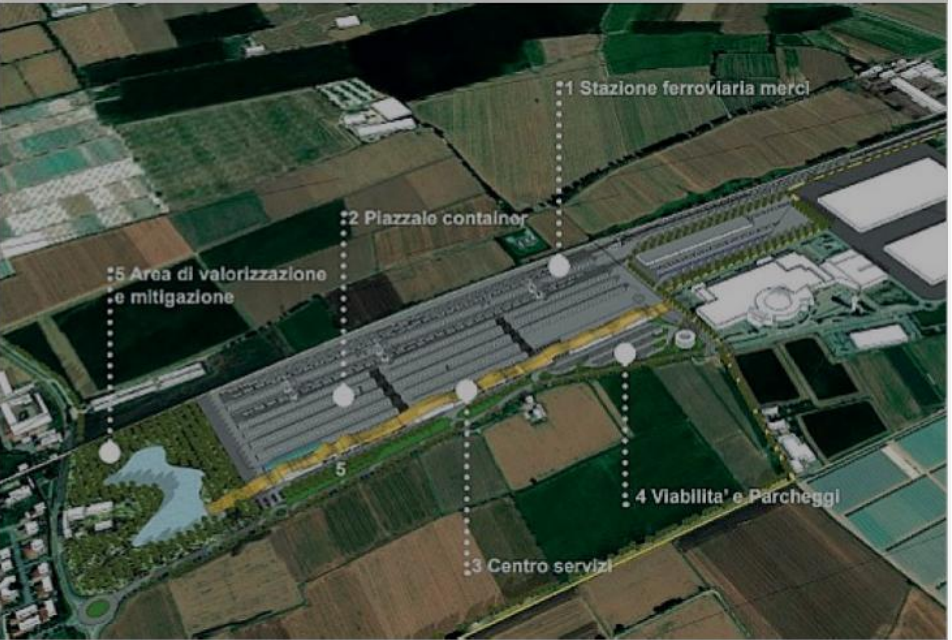
Benefici
 I benefici che si possono ipotizzare sono relativi sia alla capacità che alle prestazioni dello scalo, aumentando sia il numero che il modulo dei binari disponibili per gli arrivi e le partenze. Si potranno poi velocizzare alcuni itinerari di stazione, grazie alla realizzazione della nuova asta di manovra a 750 metri e aumento delle possibilità di soste in impianto. I benefici saranno anche di tipo ambientale. Per la qualità dell'aria della città non è indifferente un massiccio spostamento di merci dal trasporto su gomma a quello su ferro.

Azioni
 I lavori di un primo pacchetto di interventi del valore di 30 mln, relativi a infrastrutture per la mobilità, viabilità speciale, impianti e tecnologie, sono stati assegnati a luglio 2023. Il progetto esecutivo del potenziamento infrastrutturale dell'accesso allo scalo è in corso di redazione da parte dell'appaltatore. L'avvio lavori è programmato nel secondo semestre 2026. Parallelamente, sono state avviate alcune attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo terminal.



Opera

CENTRO INTERMODALE BERGAMO / SCALO MERCI FERROVIARIO



Costo	300	Mln €
Copertura	0%	
Fine lavori	nd	
Criticità	Politiche/Finanziarie	
Doc. programmazione	Allegato Infrastrutture DEF 2025	

Rilevanza REGIONALE

Stato PROG. PRELIMINARE

Macro obiettivo MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI

Descrizione

La bassa bergamasca da tempo necessita di un centro intermodale per lo scambio merci tra ferrovia e camion a servizio dell’economia locale e di tutta la pianura Padana, soprattutto dopo la chiusura dello scalo merci del capoluogo.

Nella revisione della rete Ten-T del 2024, nella Rete Globale (da completarsi entro il 2040) è stato inserito tra i terminal ferroviari-stradali anche il nodo logistico di Bergamo-Cortenuova. La sua posizione risulta infatti strategica, baricentrica rispetto al Corridoio 5 europeo, asse cruciale per i flussi delle merci tra Nord Europa e Mediterraneo.

Nel 2020 è stata costituita una società di scopo Cortenuova Freight Station, tra due soci: MSC, colosso mondiale del trasporto intermodale, (60%) e il gruppo Vitali, molto noto nell’edilizia bergamasca (40%). Il progetto di massima aveva individuato l’area delle ex acciaierie di Cortenuova, lungo la linea ferroviaria Milano-Venezia, a 5 km dall’autostrada Brebemi e vicino all’aeroporto di Orio al Serio, per costruire una stazione con 9 binari (sfruttando anche quelli preesistenti), un’area di carico e scarico, parcheggi per i container e un centro servizi. Ad oggi, però, MSC si è sfilata dal progetto e il gruppo Vitali risulta in fallimento.

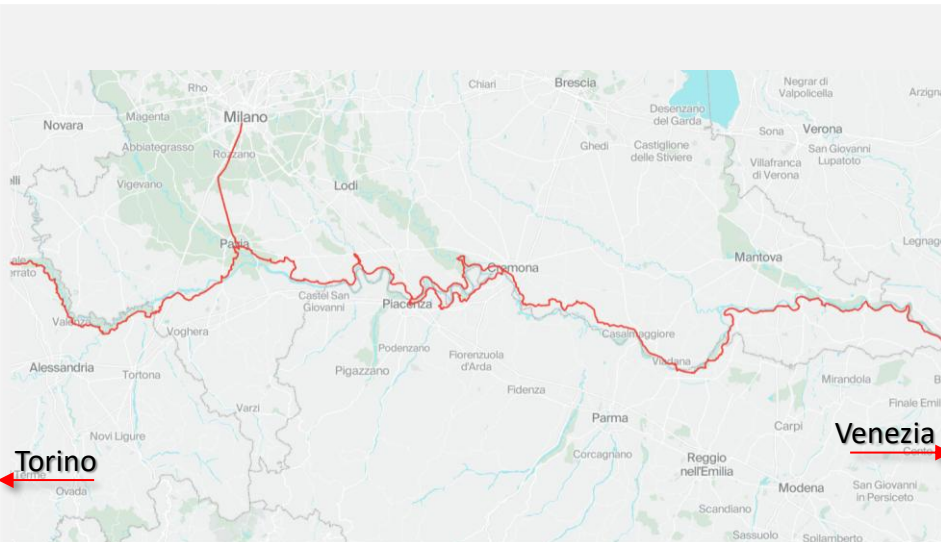
Il MIT sta portando avanti una serie di incontri con i portatori di interesse e i diversi soggetti pubblici, al fine di valutare le esigenze dei territorio e arrivare alla condivisione della migliore soluzione possibile.

Benefici

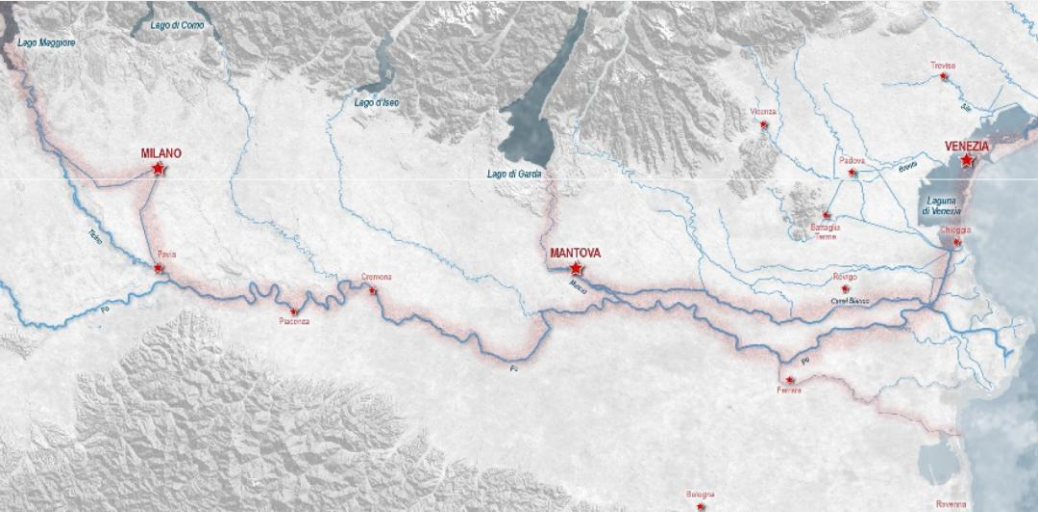
Per la maggiore sostenibilità del sistema dei trasporti è necessario puntare su infrastrutture che incentivino lo shift modale dalla gomma al ferro. Questa proposta va in questa direzione, favorendo il trasporto ferroviario che deve diventare sempre più performante per essere attrattiva e aumentare il suo peso nel complessivo sistema dei trasporti.

Azioni

Gli imprenditori bergamaschi chiedono chiarezza. I nodi da sciogliere sono se l’infrastruttura sia o meno di interesse strategico nazionale, la dimensione dell’intervento e l’iter da seguire, oltreché poi trovare nuovi investitori.

 Opera CICLOVIA VENTO (VENEZIA-TORINO)		
		
Costo	91	Mln € (per le tratte lombarde)
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024; PNRR-PNC	

Rilevanza SOVRAREGIONALE	Stato PROG. DEFINITIVA/ LAVORI IN CORSO	Macro obiettivo MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI
Descrizione La ciclovìa VenTo, lunga complessivamente circa 730 km, collegherà Venezia con Torino, costeggiando il Po e attraversando quattro regioni del nord Italia e in Lombardia le province di Milano, Pavia, Lodi, Cremona e Mantova (per circa 350 km). Ad oggi solo brevi tratti sono pedalabili in sicurezza: circa la metà necessitano di interventi di modesta entità; un quarto circa invece di interventi rilevanti. Nel territorio lombardo la ciclovìa è suddivisa in sette lotti funzionali, per la cui realizzazione sono stati stanziati sia fondi regionali che dal PNRR. Ad oggi risultano in corso i seguenti lavori: tratta L1, da Milano a Pavia lungo il naviglio Pavese, con avanzamento al 70%; tratta L3, da Pavia a San Rocco al Porto (LO), con avanzamento di circa il 45% e ultimazione prevista per giugno 2026; tratta L5, da Stagno Lombardo (CR) a Viadana (MN), con avanzamento di circa il 95% e ultimazione prevista per ottobre 2025. Sono inoltre stati avviati i lavori della tratta L7, in provincia di Mantova.		
Benefici Il cicloturismo è un comparto in continua espansione che coinvolge un numero sempre maggiore di appassionati delle due ruote e che si fonda sull’idea di turismo lento. L’investimento su ciclovie ha ricadute positive per il territorio di tipo turistico, economico, storico e culturale; inoltre, incentiva anche i residenti ad usare maggiormente un mezzo sostenibile quale è la bici. Queste infrastrutture permettono di riscoprire i diversi territori attraversati da un punto di vista paesaggistico e naturalistico, creando valore aggiunto per le strutture ricettive, la ristorazione, l’occupazione e in generale per tutta la filiera del turismo.		
Azioni L’intera ciclovìa dispone di una progettazione di fattibilità tecnica ed economica. Per il finanziamento completo, previsto di 182 mln €, c’è bisogno che diversi Enti, locali e centrali, predispongano risorse e procedure per far sì che questa importante infrastruttura possa essere fruita in bici o a piedi (alcuni tratti sono cammini) il prima possibile e in piena sicurezza.		

 OPERA COMPLETAMENTO E RILANCIO NAVIGAZIONE INTERNA		
		
Costo	59	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2029	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Decreto MIT 7 aprile 2022 Programma di interventi relativi al sistema idroviario padano	

Rilevanza SOVRAREGIONALE	Stato PROG. ESECUTIVA	Macro obiettivi MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI
Descrizione Ad oggi, nella pianura padana si riscontrano difficoltà di navigabilità sull'idrovia facente parte del Corridoio Mediterraneo a causa di alcuni ponti bassi sul canale Fissero-Tartaro-Canalbiano (ma con tirante di almeno 5,25 m) e di bassi fondali del fiume Po. Dal punto di vista dell'adeguamento infrastrutturale, occorre riprendere manutenzione straordinaria e lavori incompiuti per giungere alla rimozione dei colli di bottiglia ancora esistenti e garantire maggiori portate e tiranti d'aria. La Regione Lombardia ha approvato a luglio 2023 lo stanziamento di 58,96 milioni € per migliorare la navigabilità di specifiche tratte del sistema idroviario padano-veneto. Si tratta di risorse ministeriali derivanti da un accordo con il MIT. Le risorse sono destinate per: - la sistemazione a corrente libera dell'alveo di magra del Po da Piacenza a Foce Mincio. Avvio lavori previsto nel 2025 con fine stimata entro il 2029. Costo € 58.000.000 - il miglioramento della navigabilità lungo il canale Fissero-Tartaro-Canalbiano (Canale Mantova Adriatico). Lavori ultimati nel 2024. Costo € 966.667 Il soggetto attuatore dei progetti è AIPo - Agenzia Interregionale per il fiume Po.		
Benefici Per una transizione green, per alleggerire congestione e inquinamento è necessario trovare alternative più sostenibili al trasporto delle merci su strada, almeno oltre una determinata distanza. Il potenziamento del trasporto idroviario delle merci può aiutare nella creazione di questo bilancio più virtuoso e sostenibile nel sistema dei trasporti. Si tratta di una modalità di trasporto che garantisce minori emissioni inquinanti, un alto livello di sicurezza ed è particolarmente adatta alla movimentazione delle merci pesanti e pericolose, nonché per i trasporti eccezionali.		
Azioni Occorre non trascurare le necessarie integrazioni modali, da prevedere anche dal punto di vista turistico, collegando i bacini lacuali e fluviali e gli approdi turistici sui fiumi e i canali navigabili con le piste ciclabili esistenti o in fase di realizzazione (es. Ciclovia VENTO, Venezia-Torino).		

Focus su opere selezionate: incontri tecnici-operativi con i gestori



SCOPO E OBIETTIVO

La presente sezione riporta una ricognizione puntuale su alcune opere strategiche, selezionate tra quelle prioritarie di livello 1, identificate di concerto tra sistema camerale lombardo e Regione Lombardia, privilegiando interventi di ampio respiro, che interessano più province, distribuiti sul territorio e tra le diverse modalità di trasporto, soprattutto in chiave sostenibile e di apertura verso i valichi e i corridoi europei. Di seguito la selezione:

- ❑ Potenziamento linea **Gallarate-Rho**
- ❑ Quadruplicamento linea **Milano-Pavia-Voghera-Tortona**
- ❑ Sviluppo dell'aeroporto di **Brescia Montichiari**
- ❑ Potenziamento linea **Milano-Sondrio-Tirano**
- ❑ Completamento **Pedemontana** lombarda
- ❑ **Milano Smistamento**: upgrading infrastrutturale e tecnologico, nuovo terminale

Per ciascuna di queste opere è stato sviluppato un **focus specifico**, realizzato grazie agli **incontri diretti con i gestori delle infrastrutture**, che hanno consentito di approfondire lo stato di avanzamento dei lavori, i principali ostacoli, le tempistiche e le prospettive future. Durante tali riunioni si è cercato di veicolare ai gestori delle infrastrutture anche le richieste del territorio, alcune proposte migliorative, nonché possibili azioni da intraprendere. A diversi di questi incontri ha partecipato anche Regione Lombardia.

Per il quadruplicamento Milano Rogoredo-Tortona si riportano due focus per fornire maggiori dettagli, rispettando anche la progettazione di RFI. Per l'intervento di Milano Smistamento sono stati realizzati due incontri puntuali, coinvolgendo da un lato RFI e dall'altro TerAlp, entrambe impegnate nella realizzazione dei lavori.

Dettaglio sulle riunioni organizzate

Riunione	Intervento prioritario	Gestore	Data incontri da remoto	Altri stakeholder
1.	Potenziamento linea Gallarate-Rho	RFI - Direzione investimenti dell'area nord-ovest, Direzione strategia e pianificazione dell'area nord-ovest, Referenti di progetto	martedì 22 luglio 2025	Sistema Camerale
	Quadruplicamento linea Milano-Pavia-Voghera-Tortona			
	Potenziamento linea Milano-Sondrio-Tirano			
	Milano Smistamento : upgrading infrastrutturale e tecnologico, nuovo terminale			
2.		TerAlp (HUPAC e FS Logistix) - Amministratore Delegato	giovedì 31 luglio 2025	- Sistema Camerale - Regione Lombardia, DG Infrastrutture e Opere pubbliche
3.	Sviluppo dell'aeroporto di Brescia Montichiari	Gruppo SAVE - Direzione Cargo	mercoledì 23 luglio 2025	- Sistema Camerale - Regione Lombardia, DG Infrastrutture e Opere pubbliche
4.	Completamento Pedemontana lombarda	Pedemontana Lombarda spa - Direzione tecnica, Ufficio tecnico, Ufficio comunicazione	mercoledì 3 settembre 2025	- Sistema Camerale - Regione Lombardia, DG Infrastrutture e Opere pubbliche



POTENZIAMENTO LINEA GALLARATE-RHO

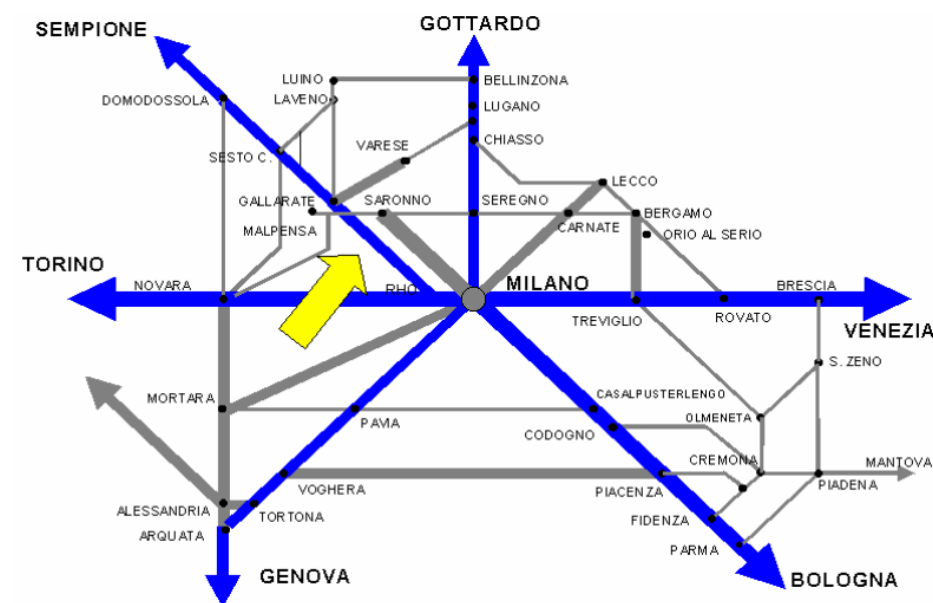


Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione di un complesso a 4 binari da Rho a Parabiago, la successiva prosecuzione con un nuovo 3° binario fino alla stazione di Gallarate, con un collegamento Rho Fiera - Malpensa attraverso la realizzazione del cosiddetto "Raccordo Y" tra la linea RFI e la linea Ferrovie Nord Milano all'altezza della stazione di Busto Arsizio.

La nuova tratta avrà una velocità massima pari a 150 km/h, sarà banalizzata e attrezzata con ERTMS/ETCS L2 e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80. Sulla tratta sarà previsto un distanziamento dei treni a 4'; la gestione della circolazione nella tratta avverrà dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.

Il potenziamento si sviluppa complessivamente per 31,5 km circa, di cui circa 8 km relativi alla tratta da Rho a Parabiago.



L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali:

- 1. quadruplicamento** tra le stazioni di **Rho e Parabiago** (circa 8 km per 640 mln €) con inserimento di una nuova fermata in località Nerviano; fase propedeutica alla sistemazione a PRG della stazione di Rho per la razionalizzazione dei flussi di traffico provenienti dal Passante e diretti a Novara, messa a PRG della stazione di Parabiago; realizzazione della bretella di collegamento a raso della linea Gallarate-Rho con la linea FNM Saronno-Malpensa (raccordo Y per Malpensa).



2. triplicamento della linea tra **Parabiago e Gallarate** (da precedente progettazione circa 340 mln). L'intervento non è finanziato per la fase realizzativa e, tenuto conto delle esigenze di sviluppo dei servizi, mutate rispetto a quelle poste alla base dell'attuale progetto, dovrà essere sottoposto ad una revisione progettuale a livello di contesto e di programma di esercizio, in quanto sono cambiate le condizioni al contorno.

Il progetto prevede inoltre: la nuova fermata di Nerviano, la sistemazione delle stazioni e fermate di Rho, Vanzago e Parabiago, il potenziamento dei parcheggi di interscambio e numerose opere di mitigazione ambientale.

Il costo indicato potrebbe subire degli incrementi a seguito della chiusura del progetto definitivo del PRG di Rho e del lotto funzionale 2.

La tratta Rho-Parabiago rientra tra gli interventi PNRR misura M3C1I1.2, con un contributo di 374,661 mln €. La restante parte del finanziamento (circa 260 mln) deriva dal Piano Nazionale Complementare (PNC).

Con DPCM del 12 dicembre 2024 l'ing. Sergio Stassi è nominato Commissario straordinario, di tutto l'intervento Gallarate-Rho, in sostituzione della dott.ssa Vera Fiorani.

Sulla tratta Rho-Parabiago, il cui completamento da Piano Commerciale è previsto per il 2027, RFI ha in essere un monitoraggio delle attività in capo agli Enti gestori dei sottoservizi, allo scopo di far rispettare i tempi.

Costo	Copertura	Data di inizio lavori	Data prevista di completamento
969,68 mln €	66%	Tratta Rho-Parabiago (escluso PRG di Rho): 19/08/2024	2027 (tratta Rho-Parabiago) Oltre il 2029 il completamento



Benefici

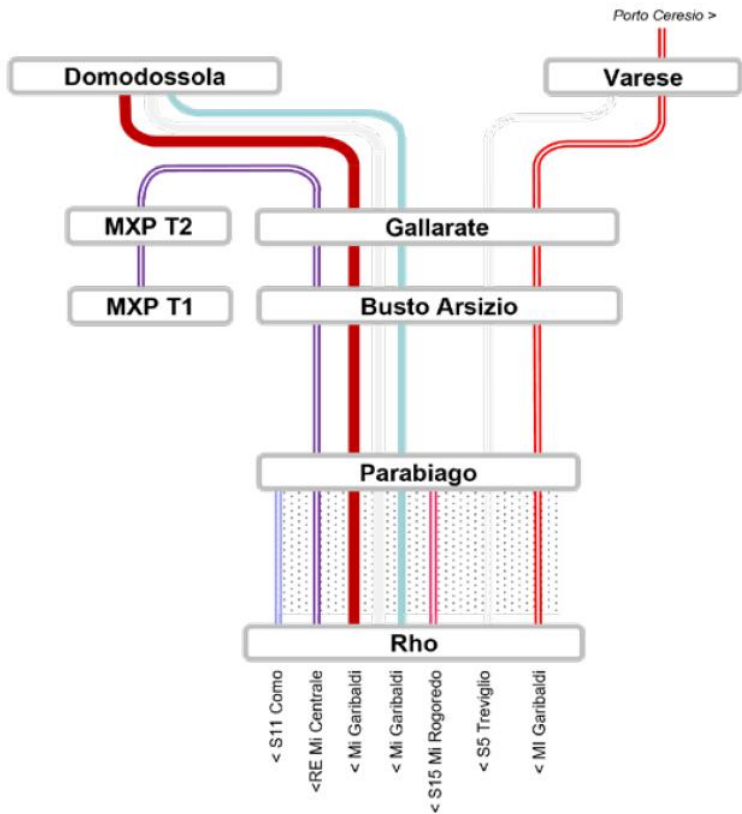
Si tratta di un intervento di rilevanza internazionale, che permetterà alla Lombardia di essere collegata meglio verso l'Europa, attraverso il valico del Sempione, ma anche di migliorare in maniera significativa l'accessibilità ferroviaria dello scalo di Malpensa.

I benefici puntuali a livello di funzionamento e servizi al termine dei lavori saranno i seguenti:

- ☐ incremento della capacità della linea da 10 tr/h a 24 tr/h (tratta Rho - Parabiago);
- ☐ incremento della regolarità attraverso la separazione dei flussi di traffico con caratteristiche diverse: suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci;
- ☐ incremento dell'accessibilità alla rete grazie alla realizzazione della nuova fermata di Nerviano (lungo la tratta Rho - Parabiago);
- ☐ adeguamento delle caratteristiche prestazionali della tratta;
- ☐ realizzazione di nuovi marciapiedi adeguati agli standard PRM e di nuovi sottopassi di stazione dotati di impianti ascensori
- ☐ attivazione di nuovi servizi suburbani secondo l'Accordo Quadro. I lavori tra Rho e Parabiago consentiranno l'istituzione del servizio S15 a Parabiago, con frequenza a 30 minuti, ma anche la realizzazione di servizi su rete RFI Milano Centrale - Malpensa con frequenza ogni mezz'ora e il potenziamento dei servizi verso Domodossola cadenzati ogni 60'. A valle dell'attivazione del Piano Regolatore Generale (PRG) di Rho sarà possibile istituire la nuova linea S14 tra Magenta e Rho anch'essa intercalata ogni 10/20 minuti.



MODELLO DI ESERCIZIO



RELAZIONE TPL		FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	S11 Como S.G. – Rho – Parabiago	1 treno/h	2 treni/h fino a Parabiago
	S15 Parabiago – MI Rogoredo	Non presente	2 treni/h
	S5 Varese - Treviglio	2 treni/h	2 treni/h
	RE MI C.le – Gallarate - MXP	Non presente	2 treni/h
	RE5 Porto Ceresio – MI P. Garibaldi	1 treno/h + rinforzi	2 treni/h
	R23 Domodossola/Arona – MI P. Garibaldi	1 treno/2h	1 treno/h
	RE4 Domodossola – MI Centrale	1 treno/2h	1 treno/h
RELAZIONE MERCI		FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Da/per Domodossola	10 treni/g	10 treni/g
RELAZIONE LP		FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Da/per Domodossola	1 treno/2h	1 treno/h

A marzo 2025 RFI e Regione Lombardia hanno sottoscritto il nuovo Accordo Quadro per i servizi di trasporto pubblico locale per gli anni 2026-2030, che riporta anche gli impegni di RFI a livello di capacità della rete ferroviaria.



Stato di avanzamento lavori (SAL)

Percentuale di completamento	3,11 %
Attività completate	Cantierizzazione, limitatamente a talune opere: bonifica sistematica terrestre, demolizioni fabbricati, realizzazione paratie di sostegno sede ferroviaria, realizzazione micropali per sottopassi
Attività in corso	Bonifica sistematica terrestre, realizzazione pali e micropali per rilevati, realizzazione opere provvisorie per sottopassi, sfalcio vegetazione
Prossime attività pianificate	Demolizioni, opere provvisorie e propedeutiche per sottopassi, spostamento canaline, varo ponti di sostegno sottopassi
Confronto con la pianificazione	Si registra uno slittamento rispetto alla pianificazione originaria. Attualmente in corso di verifica a seguito trasmissione da parte dell'appaltatore dell'aggiornamento del programma operativo dei lavori



Criticità

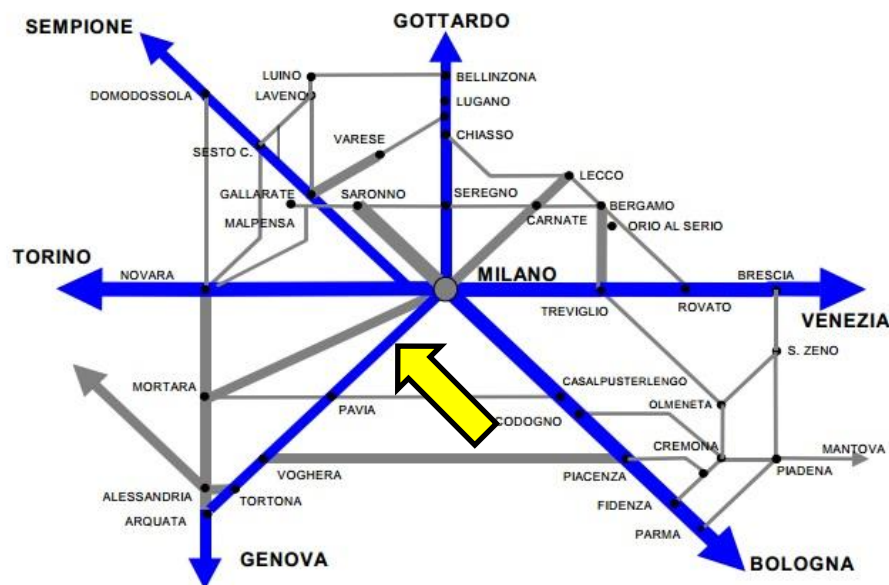
- ❑ Ci sono stati diversi ricorsi da parte del Comitato Civico del comune di Vanzago, questo ha causato dei ritardi per l'avvio dei lavori. Con la sentenza n. 4257/2025 del 19 maggio 2025, il Consiglio di Stato ha accolto l'appello proposto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e ha respinto l'ultimo ricorso contro il quadruplicamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago. La decisione ha riformato la pronuncia del TAR Lombardia n. 3488/2024, confermando la piena legittimità del procedimento di approvazione del progetto definitivo. In particolare, il Collegio ha ritenuto infondate le doglianze relative alla Valutazione di Impatto Ambientale, all'iter seguito dal Commissario straordinario e alla durata dei vincoli espropriativi. L'esito favorevole a RFI consente la prosecuzione dell'opera, già oggetto di gara e aggiudicazione, e sostenuta anche da risorse PNRR nell'ambito della Missione 3 - Componente 1, Misura 1.5. La sentenza assume rilievo strategico, in quanto garantisce certezza giuridica a un'infrastruttura prioritaria per il nodo ferroviario milanese e per l'incremento della capacità e dell'efficienza del trasporto ferroviario metropolitano e regionale.
- ❑ L'apertura dei cantieri porta con sé dei disagi oggettivi per i territori attraversati, che vanno dalla gestione delle interferenze dei sottoservizi (gas, elettricità, Terna, oleodotti), alle chiusure dei sottopassi e alle occupazioni del suolo. La gestione delle attività di coordinamento con i vari comuni attraversati sta comportando tempi più lunghi del previsto.



QUADRUPPLICAMENTO LINEA MILANO-PAVIA-VOGHERA-TORTONA



Descrizione



Sulla tratta Milano Rogoredo-Pavia sono previste due tipologie di interventi: da una parte il rinnovo degli impianti tecnologici con l'accentramento della gestione della circolazione presso il Posto Centrale di Milano Greco Pirelli; dall'altra il suo quadruplicamento, con la realizzazione di una nuova coppia di binari in affiancamento a quella esistente.

L'obiettivo è la separazione tra i traffici lenti e i traffici veloci di lunga percorrenza, con specializzazione delle due linee.

Il quadruplicamento interesserà 29 km di linea ed è suddiviso in una prima tratta tra Milano Rogoredo e Pieve Emanuele di 11 km e una seconda tratta tra Pieve Emanuele e Pavia di 18 km.

L'intervento complessivo permetterà lungo la linea Milano Rogoredo-Pavia una velocità massima pari a 180 km/h (in rango C); inoltre sarà banalizzata e predisposta per l'attrezzaggio con ERTMS/ETCS L2 sovrapposto e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma per codifica di trasporto combinato P/C80-410 (adeguati ai semi-rimorchi).

Sulla tratta sarà previsto un distanziamento dei treni a 5 minuti.



Per velocizzarne la realizzazione, l'opera risulta commissariata. Con DPCM del 12 dicembre 2024 l'ing. Chiara De Gregorio è nominata **Commissario straordinario** del quadruplicamento, in sostituzione della dott.ssa Vera Fiorani.

Per la **prima tratta** tra Milano Rogoredo e Pieve Emanuele i **lavori sono stati avviati nell'estate del 2024**, con un tempo di esecuzione dei lavori previsto di 1.145 giorni. Questo lotto funzionale è stato inserito tra le infrastrutture prioritarie finanziate dal PNRR-PNC, nella Missione 3 C1 (Investimenti sulla rete ferroviaria e sulla sicurezza stradale) con un contributo di 195,127 mln €. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione, l'ultimazione è prevista per aprile 2027.

È prevista la trasformazione in fermata delle località presenti lungo la linea (Locate e Certosa di Pavia), mentre l'impianto di Pieve Emanuele sarà trasformato in stazione.

La **seconda fase**, tra le stazioni di **Pieve E. e Pavia**, risulta da finanziare, ma con progettazione completata. È in corso l'avvio dell'iter autorizzativo, con l'Intesa Stato-Regione, dopo aver raccolto parere positivo sia del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che del MASE. Questo è un vantaggio del progetto commissariato: seppur non finanziata nella seconda tratta, si può arrivare fino all'approvazione complessiva del progetto.

Costo	Copertura	Data di inizio lavori	Data prevista di completamento
963,66 mln €	34%	11/07/2024	01/04/2027



Benefici

Il potenziamento della tratta Milano-Pavia ha l'obiettivo di separare i traffici suburbani e regionali da quelli di lunga percorrenza e merci, il che porterà ad un miglioramento della regolarità dell'esercizio, assicurando la riduzione delle interferenze negli impianti anche in prospettiva dell'apertura del Terzo Valico dei Giovi.

Inoltre, l'intervento programmato porterà un incremento di capacità della linea, passando da 10 treni/h a 20 treni/h e un generale adeguamento delle caratteristiche prestazionali della tratta. In termini di modello di esercizio è previsto il prolungamento della S2 fino a Pieve Emanuele, con frequenza dei collegamenti a 30 minuti, con evidenti benefici a livello di mobilità.

Criticità e azioni di recupero sui tempi

Le lavorazioni risentono di un ritardo accumulato per la redazione della progettazione esecutiva, a seguito di alcune prescrizioni date dal MIT e dal concessionario della tangenziale Serravalle.

Al fine di garantire la continuità delle attività in cantiere e di procedere con la consegna dei lavori per pacchetti progressivi di opere, si è provveduto ad una suddivisione della progettazione esecutiva in più parti auto-consistenti:

- parte A: opere propedeutiche e prolungamento dei sottopassi esistenti;
- parte B: opere civili;
- parte C: opere tecnologiche.

È in corso di definizione un piano di riprogrammazione dei lavori e/o metodologie alternative per l'esecuzione delle opere da parte dell'appaltatore finalizzato a recuperare il ritardo maturato e garantire il raggiungimento del target PNRR.



Stato di avanzamento lavori (SAL)

Percentuale di completamento	6% (Appalto principale Fase 1)
Attività completate	• Bonifica superficiale terrestre; • Realizzazione opere provvisorie SL01 - SL02 - SL03 • Realizzazione rilevati RI01 - RI02; • Opere di contrasto GA01 (pali e muro reggisplinta); • Realizzazione micropali di fondazione di alcune barriere antirumore.
Attività in corso	• Armatura e getto platea di varo GA01; • Realizzazione nuovo rilevato RI03.A; • Armatura e getto fondazione prolungamento tombino IN01.A; • Armatura e getto fondazione scatolare SL01.
Prossime attività pianificate	• Rimozione rampa GA01; • Armatura e getto elevazione prolungamento tombino IN01.A; • Armatura e getto elevazione scatolare SL01.
Confronto con la pianificazione	La produzione del cantiere risulta inferiore rispetto a quanto contrattualmente previsto. Sono in atto azioni di recupero.



Richieste del territorio

Il territorio richiede che il quadruplicamento sulla direttrice sia esteso anche nella tratta Pavia-Voghera, per avere una continuità di caratteristiche per l'intera linea da Milano Rogoredo a Tortona, e migliorare complessivamente i collegamenti verso i porti liguri.

RFI riferisce che ad oggi per il quadruplicamento da Pavia a Voghera è in corso la redazione del DOCFAP (Documento di fattibilità delle alternative progettuali), quale strumento previsto dal Codice degli Appalti per analizzare le diverse soluzioni progettuali, tra cui il quadruplicamento, valutandone aspetti funzionali, tecnici, economici e finanziari. Tra le alternative più economiche che potranno comunque garantire la domanda viaggiatori e merci che si stanno prendendo in considerazione c'è, ad esempio, anche la possibilità di potenziare la tratta esistente con dei punti di precedenza ulteriori intermedi per le tracce merci, quindi creando brevi tratti con moduli a modulo 750 per gestire la precedenza tra merci e viaggiatori o delle sezioni più corte per aumentare la frequenza sulla linea.

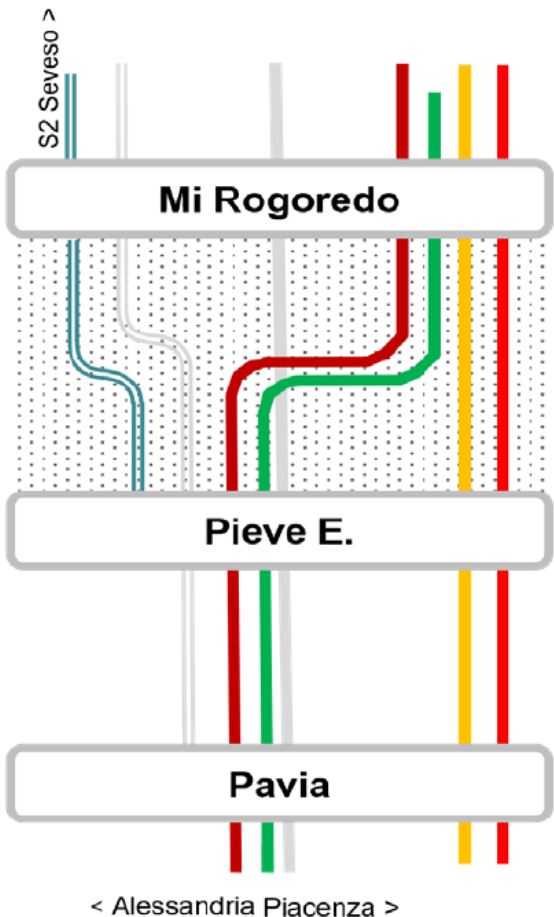
Occorre comunque verificare i risultati dell'analisi costi / benefici. Infatti, si tratta di una zona a rischio idrogeologico molto alto, che richiede una serie di opere particolarmente importanti, tipo viadotti e opere di difesa idraulica, che inevitabilmente portano a far lievitare i costi dell'intervento che si prevede.

Per RFI, in ogni caso, la principale priorità è il quadruplicamento sulla direttrice nella parte alta, verso il capoluogo, a servizio all'area milanese, di fatto molto congestionata.

Lo studio dovrebbe essere ultimato entro fine 2025.



MODELLO DI ESERCIZIO



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	S2 Mariano Comense – MI Rogoredo – Pieve Emanuele	2 treni/h fino a MI Rogoredo	2 treni/h fino a Pieve Emanuele
	RE13 Alessandria/Arquata – Novi – MI P.Garibaldi – (MI Bovisa FN)	1 treno/2h	1 treno/h
	R34 Stradella – MI Greco Pirelli	1 treno/h	1 treno/h
	S13 MI Bovisa FN – MI Passante – Pavia	2 treni/h	2 treni/h
	Genova – Milano	1 treno/2h	1 treno/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Alessandria/Milano – Genova	27 treni/g	35 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano – Genova	1 treno/h	2 treni/h

A marzo 2025 RFI e Regione Lombardia hanno sottoscritto il nuovo Accordo Quadro per i servizi di trasporto pubblico locale per gli anni 2026-2030, che riporta anche gli impegni di RFI a livello di capacità della rete ferroviaria.



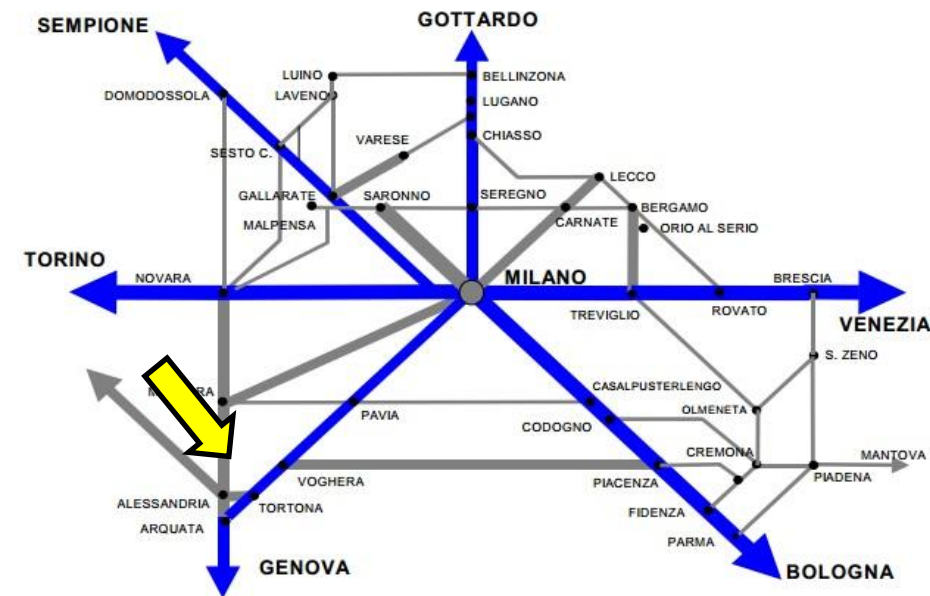
Descrizione

Il progetto prevede il quadruplicamento dell’attuale linea tra le stazioni di Tortona e Voghera, per un’estesa di circa 16 km.

Sono previsti interventi infrastrutturali minimali in stazione di Voghera, in radice lato Tortona, per il conseguimento di due binari di precedenza a modulo 750 metri.

La tratta Voghera - Tortona appartiene funzionalmente alle due direttrici, Milano-Genova e Torino-Piacenza (Diretrice Mediopadana). Il quadruplicamento consentirà la separazione dei flussi di traffico tra i collegamenti Torino/Alessandria-Piacenza e le relazioni Milano-Genova, garantendo una riduzione delle interferenze negli impianti ed un contestuale incremento di capacità da 10 a 20 treni/h per direzione.

L’intervento rappresenta un tassello chiave nello sviluppo dello scenario infrastrutturale previsto per l’Italia nord-occidentale e va inserito nell’insieme dei progetti a supporto del Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, nella tratta di connessione tra i porti liguri e i valichi alpini, tra Nord Italia e resto d’Europa.



Costo	Copertura	Data di inizio lavori	Data prevista di completamento
1003,67 mln €	12%	2024 (PRG e ACC di Tortona)	Quadruplicamento: non finanziato per la fase realizzativa 2025 (PRG e ACC di Tortona)



Per le opere prioritarie, di corredo al progetto più ampio di quadruplicamento, ossia **PRG e ACC di Tortona - Fase**, sono previsti dei fondi sulla M3C1 del PNRR, pari a 15,049 mln €.

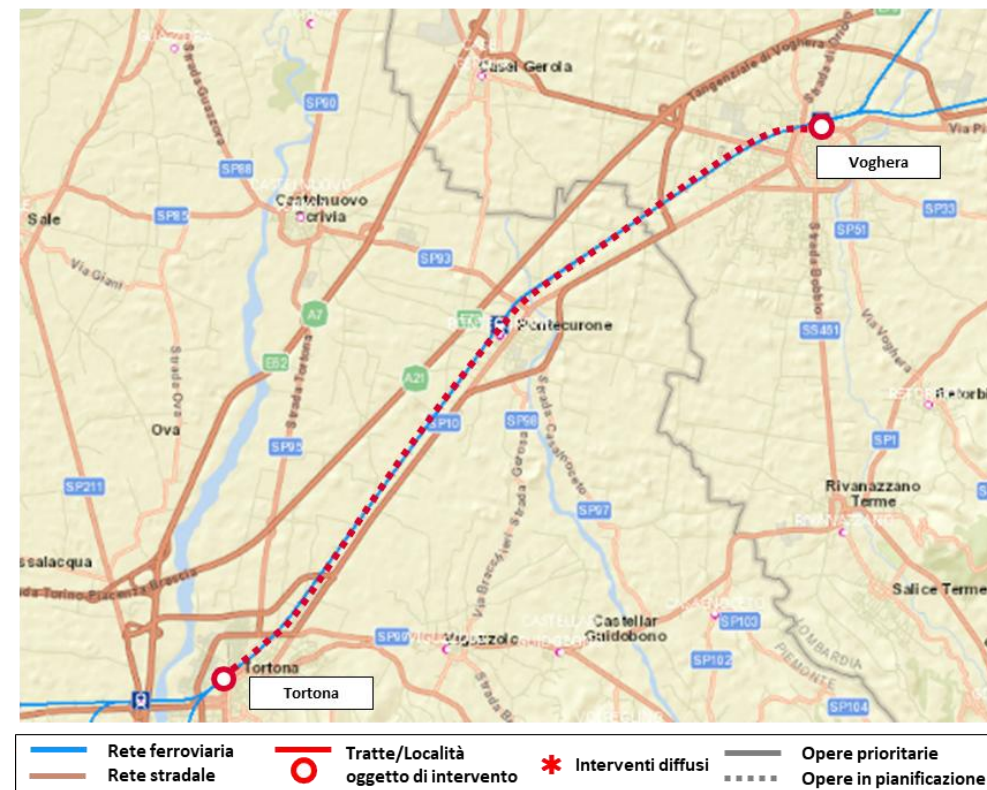
I lavori sono iniziati a luglio 2022 e dovevano finire ad agosto 2024. Ci sono stati però dei ritardi, per cui è stata concessa una proroga fino a dicembre 2025. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2025, riguardo all'intervento "PRG e ACC Tortona - Fase" l'avanzamento dei lavori risulta al 36%. Il completamento del PRG e ACC di Tortona si prevede per il 2028.

Benefici

CAPACITÀ: Incremento della capacità della linea da 10 treni/h a 20 treni/h

REGOLARITÀ: Incremento degli indici di regolarità, con separazione tra i traffici suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci

PRESTAZIONI: Adeguamento delle caratteristiche prestazionali della tratta





Criticità

Ad oggi, il quadruplicamento della tratta Voghera-Tortona, del valore complessivo definito tramite la progettazione definitiva, ultimata a luglio 2024, ammonta a 900 mln €. L'intervento è finanziato solo per la parte di progettazione, ma essendo un intervento per il quale è individuato un Commissario, è stato comunque possibile, grazie alle deroghe speciali per le opere commissariate, avviare l'iter autorizzativo.

Si tratta, inoltre, di un progetto che è stato soggetto a Dibattito Pubblico, durante il quale il Comune di Pontecurone (AL) ha fatto richiesta a RFI di una riprogettazione del quadruplicamento completamente in variante, con tracciato che non attraversasse il loro territorio. Per tale alternativa sarebbe necessaria la realizzazione di un viadotto particolarmente impattante, visto che si attraversano terreni con criticità idro-geologiche rilevanti. Si è quindi scelto, dopo una serie di incontri con il territorio, di procedere l'iter autorizzativo per il progetto originale, in stretto affiancamento all'autostrada.

È stata avviata la valutazione di impatto ambientale al MASE. In autunno verrà avviata la Conferenza di Servizi, anche se questa non si potrà chiudere fino a quando non arriverà il parere del MASE per la VIA. RFI conta di arrivare verosimilmente entro l'anno all'approvazione del progetto.

Altro vincolo temporale da considerare sarà la questione della pubblica utilità dei territori necessari e degli espropri necessari per la realizzazione dell'opera. Tale prescrizione decade se entro 6 mesi dall'approvazione del progetto da parte del Commissario straordinario se non sarà messo a disposizione il finanziamento.



Stato di avanzamento lavori (SAL)

Percentuale di completamento	1,3%
Attività completate	Progetto Definitivo
Attività in corso	Iter autorizzativo in corso
Prossime attività pianificate	Piano Finanziario Tecnico Economico per gara
Confronto con la pianificazione	Il completamento della PTFE è subordinata alla chiusura dell'iter autorizzativo



POTENZIAMENTO LINEA MILANO-SONDRIO-TIRANO

Descrizione

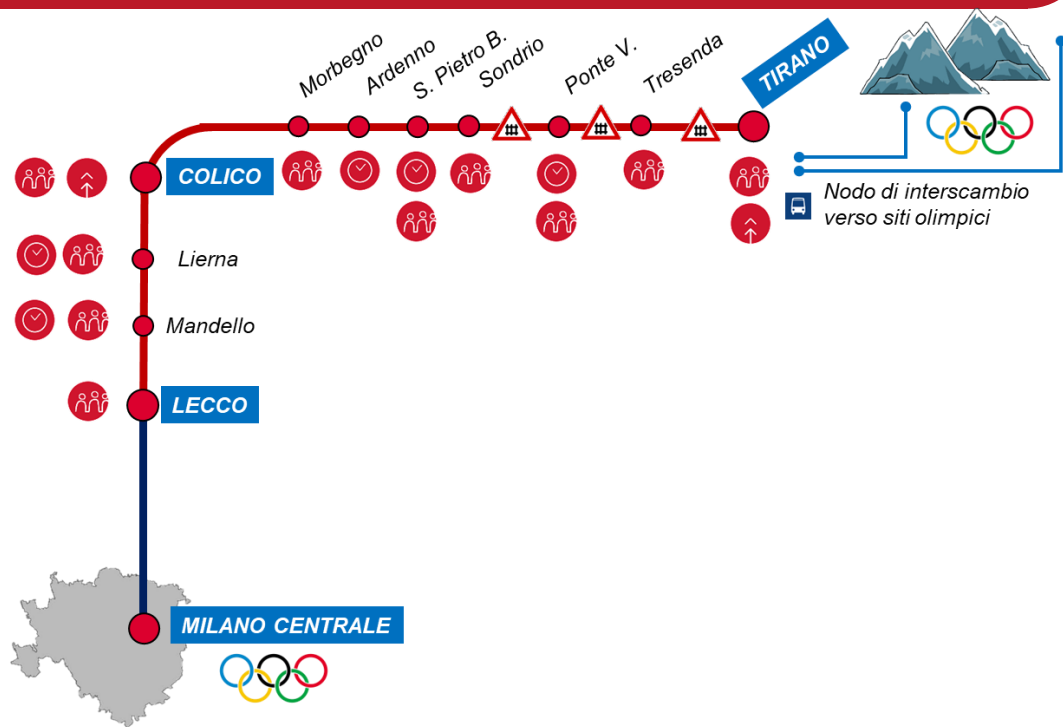
Il progetto di upgrading della linea Milano-Lecco-Sondrio-Tirano si inquadra nei lavori di potenziamento della rete dei trasporti lombarda in vista delle Olimpiadi Milano-Cortina 2026 ed è inserito nelle opere essenziali del documento di candidatura di Milano-Cortina. Sono previsti interventi diffusi di efficientamento delle sedi di incrocio, con ammissione dei movimenti contemporanei e **velocizzazione a 60 km/h** degli itinerari ove possibile.

Complessivamente sarà aumentata l'affidabilità e la regolarità della linea, con la diminuzione dei ritardi dovuti all'esistenza dei passaggi a livello di linea e di stazione.

In particolare, sono previsti:

- ☐ interventi di efficientamento delle sedi di incroci negli impianti di Mandello, Lierna, Ardenno Masino, S. Pietro Berbenno e Ponte in Valtellina (che si aggiungono alle sedi di incrocio già attive di Bellano e Dubino);
- ☐ la soppressione di 18 **passaggi a livello** nel tratto di linea ferroviaria in affiancamento alla SS 38 (12 a cura di RFI e 5 a cura dei Comuni attraversati, con finanziamenti di RFI, Regione Lombardia e Provincia di Sondrio);
- ☐ la realizzazione di **sottopassi** laddove previsti movimenti contemporanei;
- ☐ interventi diffusi di **accessibilità** nei principali poli attrattori;
- ☐ interventi diffusi per migliorare i sistemi di informazione al pubblico con gestione centralizzata dal CCC (Centro di Controllo Circolazione) di Milano Greco Pirelli;
- ☐ il miglioramento della gestione dei materiali rotabili nelle stazioni di Colico e Tirano;
- ☐ il rifacimento completo della fermata di Milano Porta Romana.

LINEA MILANO-SONDRIO-TIRANO



Servizi offerti

Nel periodo delle Olimpiadi il modello di esercizio passerà da 1 treno/ora a 2 treni/ora per un arco temporale molto esteso, dalle 4:00 di mattina fino alla mezzanotte.

Questo servizio ferroviario arriverà a Tirano, che sarà nodo di interscambio e punto di partenza dei bus verso i siti olimpici di Livigno e Bormio. RFI, insieme ad operatore privato che oggi fa treni merci in quell'area, ha messo a disposizione un'area adiacente al piazzale della stazione per la partenza dei bus.

Oltre questo upgrading infrastrutturale sulla linea sono previsti, e in parte in corso, interventi di restyling delle stazioni di Lecco, Colico, Morbegno, Sondrio e Tirano.

Il costo di tutti gli interventi ammonta a circa 312 milioni, coperti da Decreto Olimpiadi e da fondi RFI, con il Contratto di Programma.

Durante questi anni di lavori, sono state programmate diverse interruzioni sulla linea, di intesa con Regione. L'ultima nell'estate 2025 ha riguardato la parte bassa tra Lecco e Colico.

Modello di esercizio obiettivo durante il periodo olimpico: Relazione RE8 Milano-Tirano
da 1 tr/h a 2 tr/h
per direzione

Criticità

Alcuni passaggi a livello previsti in soppressione sulla tratta Lecco-Tirano sono attualmente sul percorso critico per effetto di complicazioni nell'iter autorizzativo ed espropriativo. L'eventuale mancata soppressione di detti passaggi a livello in oggetto non costituisce ostacolo al modello d'esercizio preventivato.

Il modello di esercizio di 2 treni/ora è per il momento previsto solo per il periodo delle olimpiadi. Si sta valutando con un DOCFAP (Documento Di Fattibilità Di Alternative Progettuali) su quali tratte potrebbe essere necessario e conveniente effettuare un raddoppio, mentre per il momento la linea rimane efficientata, ma comunque a singolo binario.

Benefici

L'intervento di upgrade in corso di realizzazione permetterà di migliorare l'accessibilità di diverse stazioni lungo il percorso, nonché di far crescere la capacità complessiva della linea e di conseguenza la qualità di servizio fornita agli abitanti, ai turisti e agli atleti che useranno questa ferrovia nel periodo olimpico e poi successivamente, secondo l'Accordo Quadro di marzo 2025 con Regione Lombardia.

Inoltre i lavori permetteranno un incremento degli indici di regolarità e di affidabilità, con diminuzione dei ritardi dovuti all'esistenza dei passaggi a livello di linea e di stazione.

Costo	Copertura	Data di inizio lavori	Data prevista di completamento
312 mln €	100%	2021	Fine 2025

Stato di avanzamento lavori (SAL)

Percentuale di completamento	75%
Attività completate	• Interventi in stazione di Ardenno, S. Pietro B. e Tirano • Soppressione passaggi a livello in stazione di Ponte in Valtellina • Interventi di accessibilità diffusa
Attività in corso	• Interventi in stazione di Colico, Mandello, Lierna e Ponte in Valtellina • Interventi di accessibilità diffusa • Restyling diffuso Fabbricati viaggiatori • Impianti Informazione al Pubblico • Soppressione passaggi a livello • Manutenzione straordinaria
Prossime attività pianificate	Tutte le attività sono in corso
Confronto con la pianificazione	In linea con il cronoprogramma, al netto di scostamenti puntuali



**MILANO SMISTAMENTO
UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO
NUOVO TERMINALE**



Descrizione



Nella zona est di Milano, vicino all'aeroporto di Linate, c'è uno dei terminal intermodali più importanti del nostro Paese (nel 2023 circa 45 treni/giorno), che offre servizi di trasporto combinato strada-ferrovia con connessioni nazionali e internazionali, essendo posizionato all'incrocio di due importanti Corridoi europei, Mediterraneo in direzione est-ovest e Mare del Nord-Reno-Mediterraneo in direzione nord-sud.

Nell'area dell'ex Fascio Direzioni della stazione di Milano Smistamento è prevista una completa riorganizzazione ed espansione dei fasci di binari e delle aree dedicate all'intermodalità, mediante la realizzazione di un nuovo terminal.

In questa operazione sono coinvolti RFI e TerAlp (Terminal AlpTransit), società che ha una composizione al 58% FS Logistix, gruppo FS, e al 42% UPAC (società svizzera, che si occupa di logistica soprattutto intermodale a livello internazionale).

La realizzazione del nuovo terminal di Milano Smistamento avviene con il contributo del Governo svizzero - Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), in una misura importante: in un investimento di circa 120 milioni, l'ufficio federale svizzero darà un contributo di circa 67 milioni. C'è l'impegno che l'82% dei volumi generati dal nuovo terminal dovranno transitare per il territorio svizzero.

Costo	Copertura	Data di inizio lavori	Data prevista di completamento	Nota: dati riferiti all'intervento complessivo «Upgrading infrastrutturale e tecnologico e nuovo terminale Milano smistamento» riportato in SILOS Sistema Informativo Legge Opere Strategiche della Camera dei Deputati
1.424 mln €	68%	2019	2028	



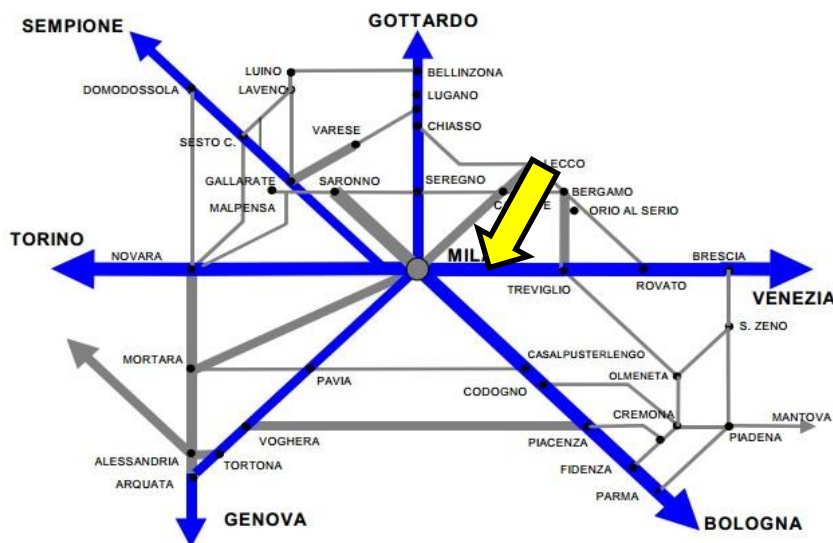
L'obiettivo dell'intervento è rilanciare questo hub intermodale per facilitare il traffico delle merci tra l'Italia e l'Europa attraverso il territorio elvetico, arrivando a completamento dei lavori ad una potenzialità di 22 coppie di treni al giorno, secondo lo standard europeo.

Per l'intervento eseguito da RFI è previsto un contributo di fondi del PNRR, in particolare nella "Misura 1.5" che riguarda il rafforzamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave (investimento collegato alla Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile).

È previsto che RFI si occupi dell'attrezzaggio tecnologico e delle opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale, per un totale di 50 mln €. Nello specifico l'intero scalo attuale e la sua impiantistica verranno razionalizzati: saranno realizzati due nuovi binari di presa/consegna a modulo 750 metri; saranno rivisti i collegamenti tra il fascio arrivi e il nuovo terminal TerAlp e modificati gli apparati centrali che governano tutti gli itinerari con ulteriori adeguamenti di binari.

Benefici

I benefici derivanti da questo intervento saranno relativi alla capacità, in quanto verrà aumentato il numero di binari attrezzati sia per gli arrivi che per le partenze, e nel contempo alle prestazioni, è infatti prevista la possibilità di movimentare treni completi fino a 750 metri di lunghezza tra i binari di arrivo/partenze e i raccordi/terminal. Il ruolo dei terminal è indispensabile per rilanciare il sistema della logistica e aumentare lo shift modale delle merci, verso una logistica sempre più sostenibile.





È per tale motivo che per questo importante intervento di miglioramento infrastrutturale in Lombardia, che ha ricevuto finanziamenti anche dal PNRR-PNC, sono stati realizzati due incontri separati, con RFI e TerAlp.

RFI

RFI effettuerà sul suo asset alcuni interventi propedeutici all'attivazione del nuovo terminal intermodale:

- ❑ modifiche per gestione del collegamento di alimentazione del raccordo su asset FS Logistix mediante la realizzazione di due nuovi binari di presa/consegna a modulo 750 metri;
- ❑ modifiche al piano del ferro del Fascio Arrivi di Milano Smistamento per realizzazione del collegamento a doppio binario tra il nuovo terminale e, in una prima fase, ad una parte dei binari del Fascio Arrivi (già a modulo 750 metri), nonché per la realizzazione di nuovi tronchini di indipendenza con funzione anche di sosta/svincolo locomotori;
- ❑ adeguamento tecnologico, con realizzazione di un nuovo apparato di stazione, per la gestione di una parte dei binari del Fascio Arrivi adibendoli sia agli arrivi che alle partenze lato Milano Lambrate/Milano Rogoredo.

Attraverso questa azione di Piano sarà possibile incrementare il numero e la qualità dei servizi offerti nell'impianto di Milano Smistamento.

Costo	Copertura	Data di inizio lavori	Data prevista di completamento
50 mln €	100%	2019	2026

**STATO DI AVANZAMENTO LAVORI (SAL) DELLE ATTIVITÀ RFI**

Percentuale di completamento	60%
Attività completate	• Due nuovi binari di presa/consegna a modulo 750 m
Attività in corso	• Modifiche al piano del ferro del Fascio Arrivi • Realizzazione del nuovo apparato di Fascio Arrivi (ACC)
Prossime attività pianificate	Tutte le attività sono in corso
Confronto con la pianificazione	Nel Piano Commerciale RFI edizione luglio 2025 è riportato il rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione



TERALP

Sarà un impianto di nuova concezione, che prevede la costruzione di 15 binari da 750 m, quindi conformi agli standard europei, dieci dei quali suddivisi in due moduli da cinque, ciascuno sotto tre gru a portale, e i rimanenti cinque disposti a latere dei due. Ci saranno aree di stoccaggio e tutti i servizi necessari per movimentare a regime circa 400.000 UTI all'anno. Le sei gru sono già state acquistate dalla Kunz, società austriaca che è leader in questo campo. La consegna delle prime tre gru è prevista a partire da novembre 2025.

Entro giugno 2026 è prevista la realizzazione del primo modulo (primi 5 binari) ed il successivo avvio del pre-esercizio per il collaudo degli impianti, quindi non ancora in esercizio commerciale, per arrivare al primo trimestre 2027 all'inaugurazione del primo modulo; mentre il secondo modulo, ulteriori cinque binari, verrà realizzato entro fine 2027.

Per la gestione del terminal, è prevista la costituzione entro la primavera del 2026 di una Newco, con capitale sociale suddiviso in maniera equa (50% e 50%) tra FS Logistix e HUPAC.

TerAlp e RFI in sinergia stanno implementando gli impianti di sicurezza del terminal.



**STATO DI AVANZAMENTO LAVORI (SAL) DELLE ATTIVITÀ TERALP**

Percentuale di completamento	
Attività completate	• Attività bonifica • Operazioni preliminari
Attività in corso	• Attività «sopraterra»
Prossime attività pianificate	Approvazione nuovo Business plan
Confronto con la pianificazione	In linea con il cronoprogramma



SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI BRESCIA MONTICHIARI

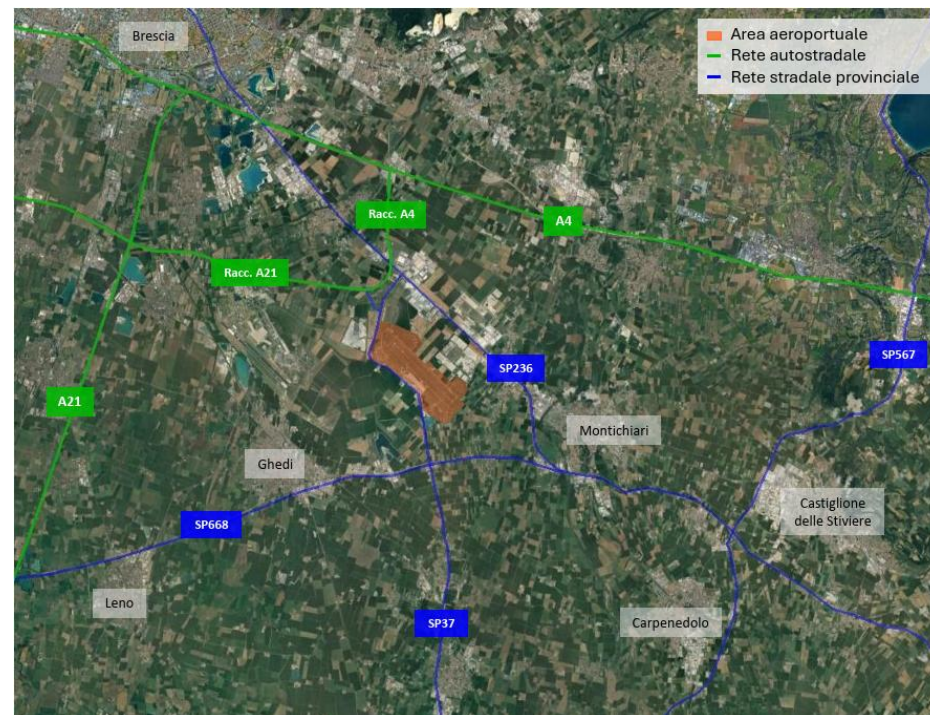


Descrizione

L'aeroporto di Montichiari è un'infrastruttura dedicata per lo più all'attività cargo, in grado di generare un'occupazione diretta, indiretta e indotta di oltre 3.500 persone, con una ricaduta positiva sul territorio in termini di PIL pari a 220 milioni di euro. La gestione totale dello scalo è stata affidata alla Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca spa.

L'iter approvativo del Master Plan al 2030 è cominciato nel 2017: solo dopo una serie di rinvii, passaggi burocratici e lunghe attese, il documento di programmazione è stato approvato dall'ENAC in via definitiva a fine maggio 2025.

Il Master Plan approvato prevede investimenti per 100 mln per una serie di interventi atti ad adeguare le infrastrutture aeroportuali alle previsioni di aumento del traffico e all'acquisizione di aree esterne al sedime per pubblica utilità. Il piano punta a trasformare l'aeroporto in un nodo strategico della logistica del Nord Italia



Benefici

L'efficientamento e il rinnovamento dello scalo Gabriele D'annunzio di Montichiari (nel 2024 quinto in Italia per volumi merci trasportati e primo per prodotto postali) servirà a renderlo più funzionale rispetto al tessuto imprenditoriale bresciano e dell'intero nord-est, capace di attrarre investimenti e generare occupazione, proiettandolo come polo cargo di livello europeo.



Opere previste nel Master Plan

Le opere principali previste nel piano sono l'adeguamento della pista, l'ampliamento del terminal cargo, ma anche la realizzazione di un'area e un piazzale per la manutenzione hangar, un capannone a uso magazzino, un nuovo hangar aviazione generale e la riqualificazione dei raccordi. Sono previsti poi interventi esterni per migliorare l'accessibilità allo scalo.

Alcuni interventi sono già stati effettuati, come il **rifacimento della pista** e i primi spazi destinati all'e-commerce, che hanno assorbito oltre **20 milioni di euro**. Sono in fase di progettazione avanzata invece l'ampliamento delle strutture esistenti, con nuove realizzazioni, per giungere a 50 mila mq di magazzini. Le prime consegne sono previste tra il 2026 e il 2027, con un magazzino da 4.500 metri quadrati pronto all'inizio del prossimo anno e un secondo da 10 mila entro i primi mesi del successivo.

In parallelo, stanno partendo le progettazioni per la realizzazione delle **due resa**, chiamate zone di atterraggio d'emergenza, per le due testate della pista, aree obbligatorie per garantire la conformità alle normative internazionali di sicurezza aerea. Durante tutto l'arco del Master Plan saranno realizzate attività di **mitigazione ambientale**.

Dal 2026 al 2029 sono programmate le urbanizzazioni delle aree manutentive, mentre tra il 2027 e il 2032 toccherà ai raccordi, al piazzale «de-icing» e agli stand per gli aerei, interventi che miglioreranno la fluidità dei movimenti e l'efficienza complessiva.

L'orizzonte temporale iniziale era 2017-2030, ma con la partenza nel 2025 dei lavori, un obiettivo realistico di completamento di quanto programmato sarà il 2032-'33.



Sviluppi futuri

Gli imprenditori del territorio ascoltati nella fase di confronto hanno avanzato la richiesta che lo sviluppo di questo scalo sia relativo non solo al cargo, ma anche al trasporto passeggeri, per ampliare l'offerta e la qualità del sistema aeroportuale lombardo. Durante l'incontro, la società di gestione ha sostenuto che ad oggi l'ipotesi di voli passeggeri da Montichiari non è economicamente sostenibile, vista la vicinanza di uno scalo come quello bergamasco che performa così bene (più di 17 mln di passeggeri nell'ultimo anno). Se in futuro dovessero cambiare le condizioni, si potrà fare una rivalutazione di questa impostazione. Nel Master Plan approvato uno sviluppo passeggeri per lo scalo di Montichiari non è contemplato.

Intervento del sistema camerale

La Camera di Commercio di Brescia si è fatta promotore dell'aeroporto presso le associazioni datoriali della regione e in particolare della provincia di Brescia. I settori produttivi interessati sono stati quelli dell'industria, dell'agricoltura, del commercio e gli spedizionieri. La società di gestione ha molto apprezzato l'attività, ritenendo gli incontri piuttosto fruttuosi, al fine di presentare al mondo economico i servizi offerti dell'aeroporto. L'ipotesi avanzata è quella di allargare questi incontri ad altri territori, coinvolgendo anche altre Camere potenzialmente interessate, come Bergamo, Cremona, Mantova.

Costo	Copertura	Data di inizio lavori	Data prevista di completamento
100 mln €	100%	2025	2032-'33



**COMPLETAMENTO
PEDEMONTANA LOMBARDA**



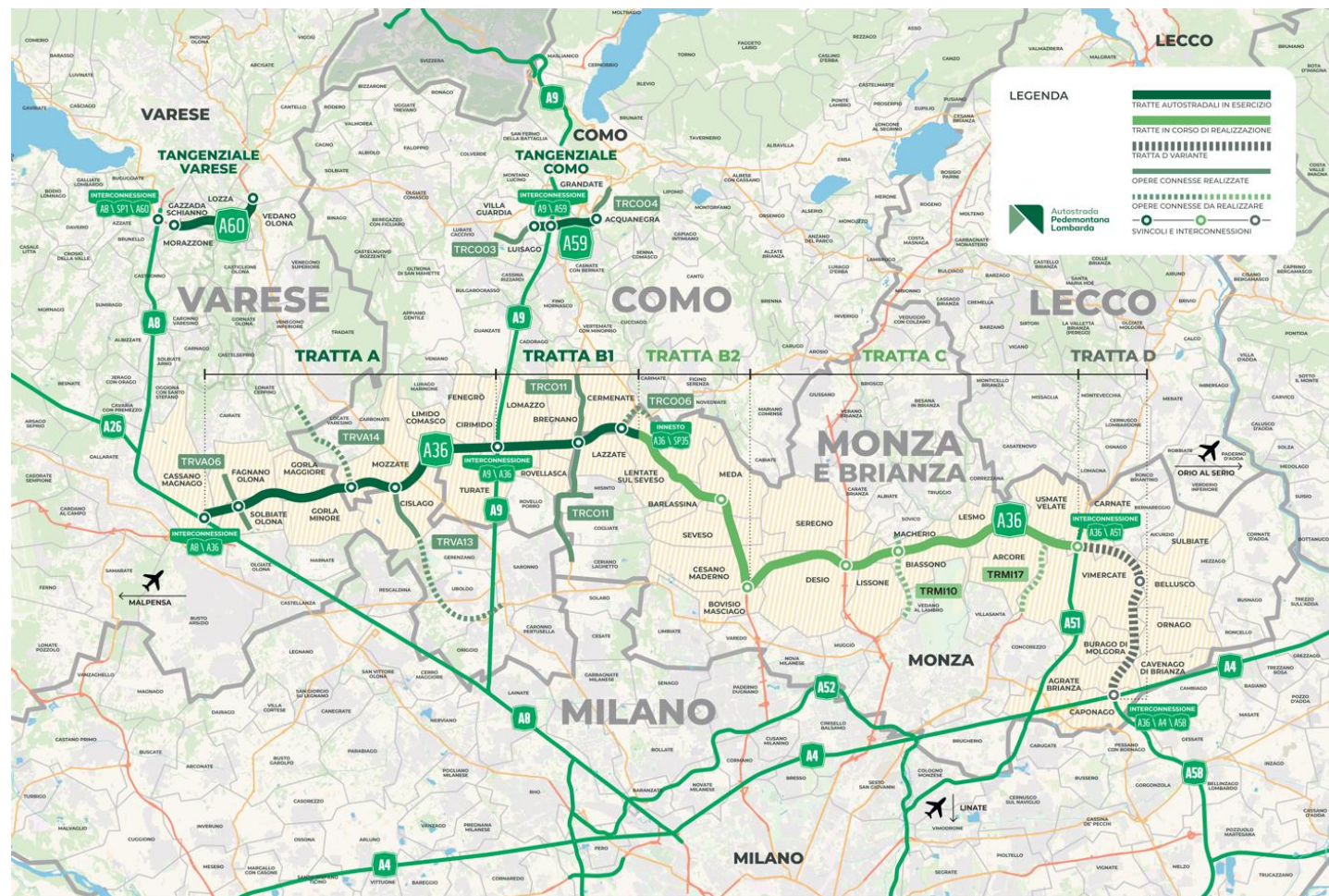
Descrizione

Il sistema viabilistico pedemontano lombardo ha uno sviluppo complessivo di 114 km:

- ❑ un asse autostradale (57 km) da Cassano Magnago (VA) a Osio Sotto* (BG), che collega le esistenti autostrade A8 Milano-Varese, A9 Milano-Como e A4 Torino-Venezia;
- ❑ le tangenziali di Como e di Varese (8 km);
- ❑ un sistema di "opere connesse" e "opere di viabilità locale", per uno sviluppo complessivo di 49 km, al fine di migliorare la connessione con la rete della viabilità ordinaria, principale e secondaria.

Dal 2015 sono completate e aperte al traffico le tratte A e B1 (da Cassano Magnago a Lentate sul Seveso) e le tangenziali di Como e Varese.

* Il caposaldo di intersezione con l'A4 è adesso Agrate



Costo	Copertura	Data di fine lavori		Data prevista di completamento	
2.145 mln€ (tratte B2, C e D breve)	100%	Tratte A e B1, Tang. Como e Tang. Varese: novembre 2015	Tratte B2 e C: dicembre 2028	Tratta D breve: dicembre 2031	2031



Per le **tratte B2** (Lentate sul Seveso → Cesano Maderno) e **C** (Cesano Maderno → Tangenziale Est A51), si è individuato un Contraente Generale (un consorzio guidato da Webuild con la partecipazione di Pizzarotti), a cui è stata affidata la progettazione esecutiva e costruzione, per una lunghezza complessiva di circa 26 km (tratta B2 ~9 km, tratta C ~16-17 km), oltre i collegamenti locali. A novembre 2024 è stato approvato il progetto esecutivo, e nel successivo dicembre sono stati avviati i lavori di realizzazione.

L'importo del contratto di progettazione ed esecuzione delle tratte B2 e C, è di 1.259 mln €. È molto plausibile che ci sia un aumento di questo importo (stima originale derivante dal progetto definitivo) per fronteggiare gli aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. Norme come il "Decreto Aiuti" (D.L. 50/2022) e successive disposizioni, introdotte dal MIT, danno infatti la possibilità di applicare il meccanismo di adeguamento prezzi. La società Autostrada Pedemontana Lombarda spa, in sede di confronto con il sistema camerale, ha confermato questa possibilità, comunicando una possibile stima di questo rincaro, che dovrebbe attestarsi sulla cifra di 1.545 mln €.

Il CIPESS, nella seduta del 21 marzo 2024, ha espresso il proprio parere per la revisione del Piano Economico Finanziario (PEF) relativamente alla concessionaria Società Pedemontana Lombarda Spa per il periodo regolatorio 2024-2028. Il Piano prevede, tra l'altro, la realizzazione della **tratta D "breve"** con un tracciato di lunghezza ridotta a 8,9 km, in sostituzione del tracciato di 15,9 km precedentemente previsto; verrà quindi realizzata la variante tra Vimercate e la Tangenziale Est Esterna di Milano in Agrate Brianza, a tre corsie per senso di marcia, prevalentemente in trincea.

A seguito dell'invio del Progetto Definitivo della tratta D «breve» e l'indizione della Conferenza di Servizi nel novembre 2023, il MASE ha inviato il proprio parere al MIT e si è in attesa della sua approvazione. Il costo previsto è di circa 600 mln.



STATO DI AVANZAMENTO LAVORI (SAL)

Percentuale di completamento	Avanzamento complessivo: 47%
Attività completate	Tratta A, B1, Tangenziale di Como e Tangenziale di Varese
Attività in corso	• Tratte B2 e C: Lavori attualmente in esecuzione • Tratta D «breve»: in attesa di approvazione del Progetto Definitivo
Prossime attività pianificate e criticità riscontrate	• Termine delle attività di bonifica delle aree interessate dell'incidente ICMESA a Meda, avvenuto nel 1976, che causò la fuoriuscita nell'atmosfera di diossina, che si depositò sui terreni nei comuni limitrofi (Seveso, Cesano Maderno, Meda, Desio, ecc.). • Realizzazione opere prodromiche alla cantierizzazione della Tratta B2 (ex SS 35) • Il progetto definitivo approvato dal CIPE con Delibera 97/2009 non prevedeva particolari accorgimenti in relazione al mantenimento delle viabilità esistenti durante i lavori di cantierizzazione; la stessa impostazione è stata data dal progetto esecutivo. Per la fase di cantierizzazione delle tratte B2 e C, però, i comuni interessati hanno evidenziato l'assenza di viabilità alternative che avrebbe causato forti ripercussioni sul traffico locale. Sono state quindi avanzate delle specifiche richieste dal territorio. La soluzione concordata con i Comuni è stata quella di modificare le fasi di realizzazione e di introdurre viabilità provvisorie o modificare intersezioni esistenti al fine di agevolare il transito degli utenti. Tali soluzioni comporteranno necessariamente un prolungamento dei tempi di realizzazione.
Confronto con la pianificazione	Scostamenti rispetto al cronoprogramma iniziale



Benefici

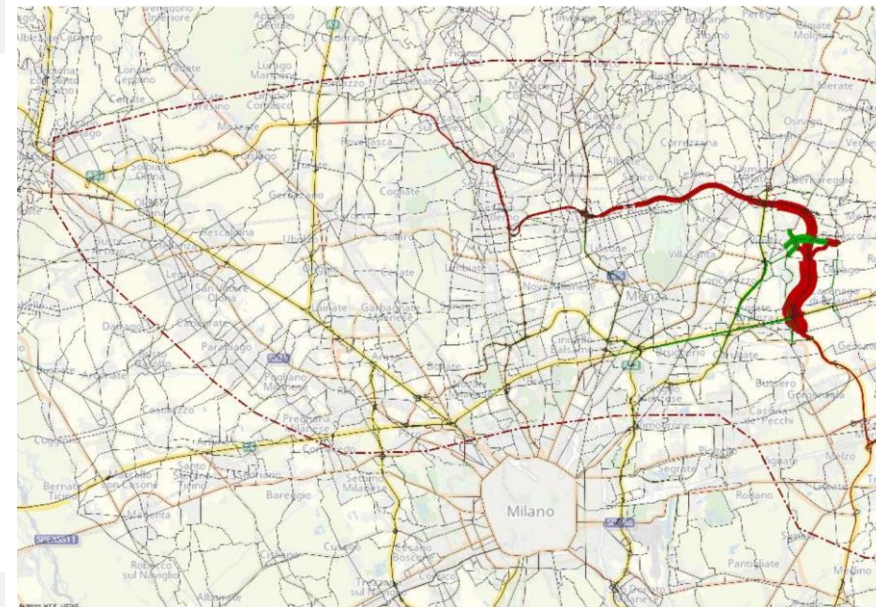
Attraverso la realizzazione della Pedemontana Lombarda si intende alleggerire l'attuale sistema tangenziale di Milano, mediante la costruzione di un asse esterno alla metropoli milanese, e integrare la rete della viabilità regionale grazie all'interconnessione di radiali su Milano, in un nuovo disegno a maglia ortogonale.

Con riferimento alla sola tratta D breve, sono stati calcolati benefici per gli utenti, in termini di risparmio del tempo di viaggio e del costo operativo del veicolo, pari a 3.760 mln, più una riduzione delle esternalità, come incidenti, inquinamento atmosferico e acustico, fluidificazione del traffico,

Criticità

L'opera è stata osteggiata per diversi anni dal territorio, che in parte solleva questioni ambientali e di costi, oltre che recriminare sulle tempistiche di realizzazione, vista in alcuni casi come una risposta "tardiva" ai bisogni di collegamento, congestione e accessibilità dell'area.

Da una recente indagine però emerge che l'accettazione è in crescita, racconta il cambiamento nella percezione collettiva di questa infrastruttura. Prima dell'apertura delle prime tratte dell'A36 infatti poco più della metà dei cittadini, il 51%, esprimeva un'opinione molto positiva sull'opera, mentre oggi la percentuale è salita al 64,6%: quindi 2 cittadini lombardi su 3 confermano che l'infrastruttura funziona, ne riconoscono il valore, la apprezzano e la utilizzano. Il 32,6% esprime un parere abbastanza positivo, mentre solo il 2,8% ha un'opinione molto negativa.





Prossimi sviluppi

Durante la fase di ascolto del territorio, è stato chiesto che sia data continuità ai due tratti di tangenziali di Como e Varese, già in uso. Infatti, nel progetto originale si prevedeva dei secondi lotti, che però la delibera CIPE 97/2009 aveva escluso.

Per dare risposte alle richieste del territorio, Regione Lombardia ha inserito nella propria programmazione il **collegamento autostradale tra Varese, Como e Lecco**, che di fatto congiungerebbe questi primi tratti di tangenziali già in uso, nonché i tre capoluoghi tra loro. Lo studio di fattibilità, commissionato dalle tre Camere di Commercio, risale al 2010.

La nuova opera è stata definita la **"Pedemontana del Nord"** e mira a migliorare la viabilità e a ridurre i tempi di percorrenza su una tratta che registra una media di 40.000 veicoli al giorno.

Rispetto allo studio di fattibilità, il puntuale percorso va concordato con i territori attraversati. Esiste un tracciato base, con un'ipotesi minima di costo pari a 1,06 miliardi di euro e la possibilità invece di realizzare tutte le possibili varianti e ottimizzazioni, per la quale servirebbero 1,44 miliardi.

Si tratterebbe di una nuova infrastruttura di cui occorre ancora trovare le fonti di finanziamento.

Rispetto al secondo lotto della tangenziale di Como è stato richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'inserimento del collegamento tra il primo lotto della Tangenziale e le Strade Statali SS342 e SS639 nel Contratto di Programma ANAS.

Considerazioni finali



Programma Infrastrutture

Il Libro Bianco lombardo si colloca all'interno del **Programma Infrastrutture di Unioncamere italiana**, finanziato dal Fondo di Perequazione, che ha l'obiettivo di mettere le Camere di commercio e le Unioni regionali nelle condizioni di **contribuire attivamente alla infrastrutturazione del Paese**. Il Programma parte da un presupposto chiaro: trasporti e logistica sono fattori abilitanti della competitività e della coesione dei territori. Infrastrutture moderne ed efficienti permettono infatti di ridurre tempi e costi di spostamento, favoriscono l'accesso ai mercati internazionali, rafforzano l'attrattività delle aree produttive e sostengono lo sviluppo sostenibile.

Le azioni del Programma si articolano su più piani:

- **analisi e monitoraggio delle priorità infrastrutturali**, con raccolta sistematica di dati e informazioni aggiornate sulla programmazione nazionale, europea e territoriale;
- **ascolto e confronto** con imprese, associazioni, gestori, enti locali e regionali, per cogliere i fabbisogni reali;
- **concertazione** con governi centrali e regionali, per tradurre le esigenze delle imprese in politiche pubbliche efficaci;
- **diffusione della conoscenza** attraverso pubblicazioni, dashboard, seminari e strumenti digitali.

In tale contesto, Unioncamere Lombardia, con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti, ha redatto la **terza edizione del Libro Bianco**, in cui, a partire dalle opere definite prioritarie dal mondo economico lombardo, ha riportato il loro monitoraggio rispetto allo stato di avanzamento dei lavori.

CONSIDERAZIONI FINALI

Per una regione come la Lombardia, **cuore produttivo della manifattura** e dell'export italiano (26% del valore nazionale), risulta particolarmente rilevante disporre di infrastrutture adeguate che gli permettano di rafforzare la competitività delle imprese, migliorare la qualità della vita dei cittadini, ridurre le disuguaglianze territoriali e consolidare il suo ruolo di hub europeo per trasporti, logistica e innovazione. Il suo tessuto economico, costituito da oltre 800 mila imprese, il 16% di tutte quelle presenti in Italia, molto diversificato e integrato nelle catene del valore europee e globali, ha bisogno di una rete dei trasporti che sia: sostenibile, evocando anche l'idea di sviluppo e trasformazione sociale; ben mantenuta e resiliente, quindi capace di mantenere la propria funzionalità anche in casi di «rottura» (cambiamenti climatici, usura del tempo, etc.); adeguata alle nuove esigenze dei mercati, ai cambiamenti geopolitici, che influenzano le rotte e l'organizzazione della logistica.

Il monitoraggio

L'edizione 2025 del Libro Bianco della Lombardia aggiorna lo stato dell'arte delle 20 opere strategiche, verificandone il livello di progettazione, l'avanzamento lavori, le risorse disponibili e le criticità. La principale novità di questa edizione riguarda lo sviluppo di **focus specifici su sei opere** identificate come particolarmente strategiche per il carattere sovraregionale e di connessione con i mercati di riferimento dell'economia lombarda. Sono stati predisposti **incontri tecnici-operativi con i gestori**, con la partecipazione, oltre che del sistema camerale, anche di Regione Lombardia, quale ente territoriale pianificatore e spesso finanziatore delle infrastrutture. Il Libro Bianco della Lombardia si configura dunque come un **documento di conoscenza e proposta**, destinato a supportare le istituzioni e gli stakeholder nella definizione di politiche infrastrutturali di medio-lungo periodo, coerenti con le sfide della competitività, della sostenibilità e della coesione sociale.

CONSIDERAZIONI FINALI

Rispetto al monitoraggio delle precedenti edizioni, si rilevano dei ritardi di avanzamento soprattutto per le opere individuate allo scopo di migliorare la connettività verso l'esterno della regione. Tra le nove opere che rientrano in questo primo macro obiettivo, ben cinque presentano **criticità importanti** rispetto al cronoprogramma definito o alla disponibilità di risorse. Si tratta nello specifico del potenziamento della **linea** ferroviaria interregionale ipotizzata tra **Brescia, Cremona e Piacenza** e dei due **quadruplicamenti** delle linee ferroviarie **Chiasso-Monza**, verso il Gottardo e l'Europa, e **Milano-Pavia-Voghera-Tortona**, verso i porti liguri e i collegamenti marittimi verso i mercati globali.

Anche per il miglioramento dell'accessibilità stradale allo scalo intercontinentale di Malpensa mancano ancora gran parte delle risorse finanziarie necessarie: per l'ammodernamento della **SS 341 Gallaratese** (in parte lavori in corso) sono state allocate solo il 38% delle risorse previste.

Per il **nuovo Ponte della Becca** nel pavese, atteso da almeno un decennio e necessario per riqualificare la mobilità nell'area a sud della regione, sono ancora da recuperare completamente i finanziamenti necessari.

In dirittura di arrivo, invece, il collegamento ferroviario tra il **terminal 2 di Malpensa e Gallarate**, che dovrebbe essere ultimato a gennaio 2026, permettendo così il completamento dell'accessibilità ferroviaria da nord allo scalo varesino.

Semaforo verde anche per lo sviluppo dell'**aeroporto di Brescia** di Montichiari, per il quale, dopo il ritardo iniziale, diversi lavori sono già stati effettuati, altri procedono e le risorse economiche sono tutte disponibili.

Con riferimento ai due interventi specificatamente selezionati dalle imprese lombarde per farsi trovare pronti alle Olimpiadi del 2026, il potenziamento della ferrovia **Milano-Sondrio-Tirano** risulta in linea con il cronoprogramma e dovrebbe essere ultimato per fine 2025; mentre il potenziamento della **SS 36** tra Giussano e Colico sarà reso disponibile ai cittadini e alle imprese solo in parte nel 2026.

CONSIDERAZIONI FINALI

Tra le opere individuate per migliorare la congestione, la connessione e l'accessibilità dei territori ce n'è una che presenta **rischio alto** in termini di tempi di realizzazione, nonostante i lavori siano in parte in corso: si tratta del completamento del raddoppio della linea ferroviaria **Milano-Mortara**. In questa rilevazione, infatti, il costo risulta aumentato, mentre la copertura è ferma ad un terzo.

Tra le opere, invece, che vanno nella direzione della mobilità e logistica sostenibile, la principale **criticità** risulta per la realizzazione del **centro intermodale** in provincia di Bergamo, cosiddetto interporto di **Cortenuova**, avendo registrato il ritiro della società MSC e le inchieste giudiziarie del gruppo Vitali. Di fatto però l'interporto risulta inserito nella revisione delle Reti TEN-T nella rete globale, quale terminal ferroviario-stradale di interesse europeo.

In linea con i programmi risultano, infine, i lavori avviati per la **Ciclovia Vento** e quelli relativi al rilancio della **navigazione interna**.

Rilevanza delle infrastrutture

Oltre alla rilevanza strategica dal punto di vista economico e produttivo, la regione Lombardia rappresenta uno snodo infrastrutturale e logistico di primaria importanza nel contesto italiano ed europeo, con una buona combinazione di infrastrutture fisiche e servizi logistici avanzati, oltre che una integrazione funzionale con i corridoi europei della rete TEN-T, ossatura infrastrutturale del continente.

CONSIDERAZIONI FINALI

Ad oggi, la situazione infrastrutturale della Lombardia è però molto variegata: ci sono diverse province che soffrono soprattutto in termini di trasporti terrestri (Como, Cremona, Lecco, Sondrio), mentre altre primeggiano in alcuni settori a livello nazionale. I KPI di Unioncamere-Uniontrasporti evidenziano ottime performance sotto il profilo del trasporto aereo, con tre province nella top ten italiana (Milano, Bergamo e Varese), ma anche dal punto di vista logistico, con 5 province che presentano un indicatore superiore del 50% alla media nazionale (Milano, Brescia, Mantova, Pavia, Monza e Brianza).

Una buona dotazione logistica permette un utilizzo più spinto dell'intermodalità nella movimentazione delle merci, in maniera funzionale anche alla riduzione della congestione sulle strade. Le diverse modalità non devono essere percepite in competizione tra loro, ma come componenti della stessa filiera, che contribuiscono ad un ambiente più sano e a spostamenti più sostenibili.

Le infrastrutture, a cui spesso viene dato un ruolo centrale non solo per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità, ma anche per promuovere la crescita e l'equità dei territori, registrano nel nostro Paese ancora **difficoltà** rispetto alle **tempistiche** di progettazione e realizzazione. Gli addetti ai lavori invocano la semplificazione degli **iter burocratici**, sempre tanto farraginosi, ma anche il miglioramento della gestione degli appalti, che vanno resi più trasparenti. Il regime commissariale applicato ad alcune opere strategiche andrebbe esteso a tutte le infrastrutture, passando da emergenziale a strutturale. Per superare, poi, la difficoltà di avere coperture adeguate rispetto agli investimenti necessari, quale elemento imprescindibile per poter procedere con l'infrastrutturazione, occorre mobilitare risorse anche tramite investimenti privati.

Il contributo del Sistema Camerale

La posizione di vantaggio di cui gode la Lombardia, con la sua struttura produttiva densa di filiere complesse, elevata integrazione internazionale e una forte specializzazione tecnologica, va sorretta con infrastrutture di trasporto, di logistica e digitali che siano adeguate a reggere i flussi commerciali e i processi produttivi sempre più integrati a scala continentale.

In tale contesto, il sistema camerale lombardo si è messo in gioco per incidere sulla buona infrastrutturazione del territorio, finanziando e promuovendo analisi quali-quantitative, progettualità condivise e iniziative di governance territoriale per migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto e logistica al servizio delle imprese.

Le attività di Unioncamere Lombardia, in accordo con le Camere di commercio lombarde, si inseriscono nel quadro dell'**Accordo per lo sviluppo economico e la competitività del sistema lombardo**, firmato con Regione Lombardia, con il comune obiettivo di "Costruire una rete più competitiva e sostenibile per le merci". Grazie a questo partenariato, Regione Lombardia ha preso parte all'impostazione stessa del Programma, collaborando alla selezione degli approfondimenti, è stata coinvolta agli incontri tecnici e ai tavoli con i gestori delle infrastrutture, garantendo coerenza tra la pianificazione istituzionale e i fabbisogni espressi dalle imprese.

Il ruolo del sistema camerale si svolge nel trasformare i bisogni imprenditoriali in progetti tecnicamente solidi e politicamente credibili, come trait d'union tra imprese, amministrazioni locali e autorità di programmazione, anche attraverso strumenti come il Programma Infrastrutture e il Libro Bianco delle priorità infrastrutturale in particolare.

Si è convinti, infatti, che solo un approccio integrato, basato su dati, governance condivisa e attenzione alla qualità progettuale, possa garantire che i giusti investimenti infrastrutturali della Lombardia consolidino il vantaggio competitivo regionale e traducano la forza produttiva locale in crescita sostenibile e duratura.

Report realizzato da Unioncamere Lombardia,
in collaborazione con Regione Lombardia,
con il supporto tecnico scientifico di



| UNIONTRASPORTI

Settembre 2025

*Si ringraziano per la gentile collaborazione le strutture di RFI, TerAlp, Pedemontana Lombarda,
Gruppo SAVE, Regione Lombardia (DG Infrastrutture e Opere pubbliche)*