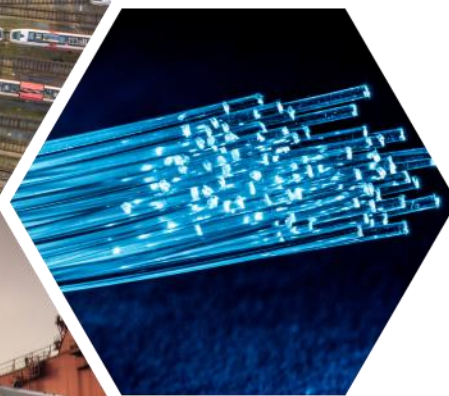


Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Lombardia**

Le opere
indifferibili per il
sistema economico
lombardo



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022









UNIONTRASPORTI



UNIONCAMERE
LOMBARDIA
Camere di commercio lombarde

Indice

	Introduzione	3
	Contesto economico-infrastrutturale	6
	Fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese	23
	Monitoraggio e selezione delle priorità infrastrutturali delle imprese	33
	Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)	61
	Considerazioni finali	72

Introduzione





Unioncamere Lombardia favorisce la competitività di tutte le imprese del territorio con progetti, idee e azioni concrete realizzate con le Camere di Commercio lombarde, Regione Lombardia e le altre istituzioni. Affinché le imprese possano muovere in piena libertà e senza costi aggiuntivi le proprie merci, ma anche per assicurare una dignitosa mobilità ai cittadini, è importante garantire infrastrutture funzionali agli spostamenti di lunga percorrenza, oltre che utili per assicurare collegamenti regionali e locali di qualità. Avere reti congestionate e mal collegate tra loro e con l'esterno rappresenta un aggravio di costo, in termini di servizi più dispendiosi e/o di maggior tempo per gli spostamenti.

Nel 2021 Unioncamere Lombardia ha aderito al Programma Infrastrutture (Fondo di Perequazione 2019-2020) promosso e finanziato da Unioncamere nazionale, che ha lo scopo di consolidare la connessione tra istituzioni e sistema imprenditoriale attraverso il ruolo del sistema camerale quale facilitatore di un dialogo costruttivo proiettato ad individuare strategie comuni per il futuro infrastrutturale a breve, medio e lungo termine.

Tra i vari output della prima annualità, c'è stata la redazione del Libro Bianco delle priorità infrastrutturali del mondo economico lombardo (edizione 2022), quale contributo alle strategie sullo sviluppo del sistema infrastrutturale della Lombardia, ma anche come documento di sintesi indirizzato agli interlocutori istituzionali, per veicolare le richieste degli imprenditori circa gli interventi più richiesti per la regione tra quelli programmati.

L'edizione 2023 del Libro Bianco della Lombardia riporta i seguenti contenuti, tra elementi in continuità con la precedente edizione ed elementi di novità:

- il **monitoraggio** delle opere prioritarie individuate nel primo anno di attività, mediante percorso di confronto e ascolto del sistema economico territoriale, rispetto allo stato di avanzamento, in termini di progettazione, esecuzione dei lavori, tempistiche e risorse necessarie;



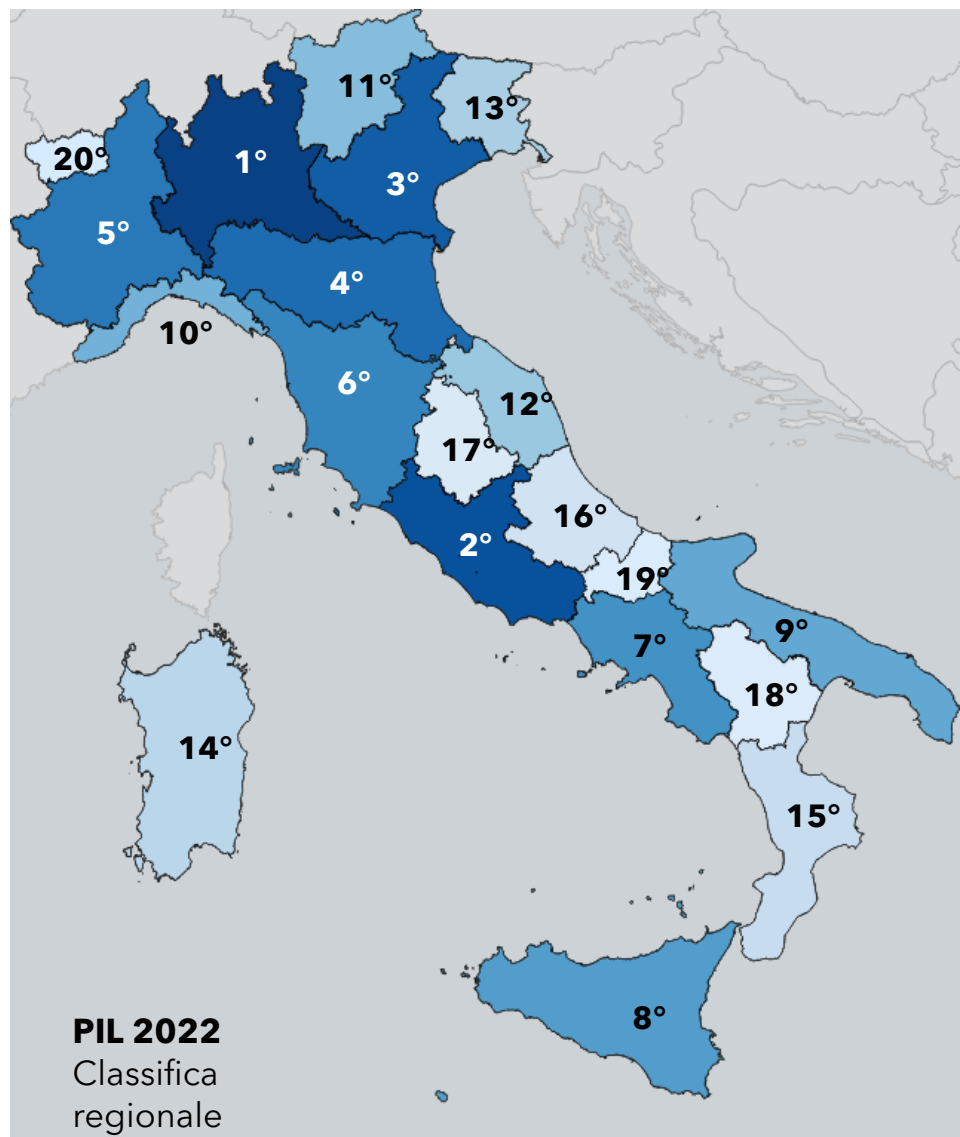
- la **selezione** tra queste priorità di un numero ridotto di opere «indifferibili», allo scopo di concentrare l'attenzione delle istituzioni verso quelle infrastrutture a cui le imprese non possono più rinunciare e che chiedono a gran voce;
- l'utilizzo di **nuovi indicatori di performance** per descrivere i singoli territori provinciali, non solo da un punto di vista infrastrutturale ma anche più trasversale, contemplando alcune nuove dimensioni, come il digitale, l'energia e lo smart&green. La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. I KPI (Key Performance Indicator) rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali (legate alla presenza e alla funzionalità di determinate infrastrutture) e uno dei fattori chiave nell'indirizzare politiche di intervento e di sviluppo;
- i **risultati di una indagine effettuata a livello nazionale**, con il coinvolgimento di 12 mila imprese, al fine di completare il quadro conoscitivo dei fabbisogni del sistema imprenditoriale in tema di infrastrutture e di innovazione dei processi che consentano alle imprese di mantenere un livello adeguato di competitività sui mercati nazionali e internazionali e quindi contribuiscano a quella sostenibilità economica, sociale ed ambientale a cui mirano l'Unione europea e i suoi Stati membri;
- lo **stato di avanzamento dei lavori in termini di reti immateriale**, e in particolare di Banda Ultralarga (BUL), riportando l'evoluzione della strategia italiana in questa direzione, nella convinzione che una buona digitalizzazione del territorio sia un fattore chiave della crescita dell'economia.

Contesto economico- infrastrutturale

- ◆ Quadro economico
- ◆ Dotazione fisica di infrastrutture
- ◆ Performance infrastrutturali
- ◆ Performance trasversali
- ◆ Il traffico sui Valichi Alpini
- ◆ La revisione della rete TEN-T in Lombardia



QUADRO ECONOMICO



REGIONE		PIL NOMINALE 2022 (Mln €)	% PIL ITALIA
LOMBARDIA	1°	442.298	22,7%
LAZIO	2°	212.589	10,9%
VENETO	3°	180.553	9,3%
EMILIA-ROMAGNA	4°	177.404	9,1%
PIEMONTE	5°	146.278	7,5%
TOSCANA	6°	128.465	6,6%
CAMPANIA	7°	119.311	6,1%
SICILIA	8°	96.897	5,0%
PUGLIA	9°	84.528	4,3%
LIGURIA	10°	53.935	2,8%
TRENTINO ALTO ADIGE	11°	53.049	2,7%
MARCHE	12°	45.687	2,3%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	13°	43.038	2,2%
SARDEGNA	14°	37.564	1,9%
CALABRIA	15°	35.943	1,8%
ABRUZZO	16°	34.436	1,8%
UMBRIA	17°	24.187	1,2%
BASILICATA	18°	14.969	0,8%
MOLISE	19°	7.138	0,4%
VALLE D'AOSTA	20°	5.383	0,3%
NORD OVEST	1°	647.893	33,3%
NORD EST	2°	454.045	23,3%
CENTRO	4°	410.927	21,1%
SUD E ISOLE	3°	430.786	22,1%
ITALIA	-	1.946.479	100%

Nel 2022 la Lombardia si conferma la **1ª regione in Italia per ricchezza prodotta** (seguita da Lazio e Veneto) con un PIL pari a oltre 442 miliardi di euro, il 23% del PIL nazionale e il 68% di quello del nord ovest.

Il 2023 è stato un anno in **frenata** dal punto di vista della **crescita globale**, molto condizionato dalle tensioni geopolitiche diffuse. Dai primi dati Istat disponibili, l'Italia sembra abbia retto bene, presentando un PIL a fine 2023 superiore del 3,0% rispetto a prima della pandemia.

Per la Lombardia, stime di Assolombarda riportano un +5,5% (PIL 2023 vs 2019), grazie anche alla più veloce e robusta ripresa registrata nel biennio precedente. Il ritmo di crescita della Lombardia distanzia nettamente anche le regioni europee benchmark: si stimano Cataluña a +1,1%, Bayern a +0,4% e Baden-Württemberg ancora sotto del -1,0% nel 2023 a confronto con il 2019.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat

QUADRO ECONOMICO

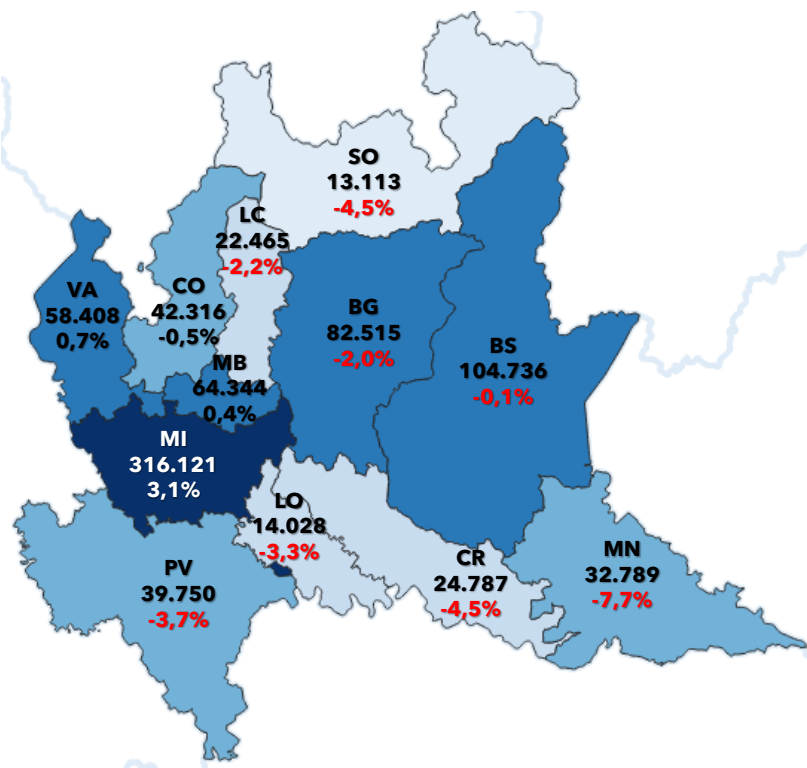


Imprese attive per provincia - Anno 2023

(n° e var. % 2019)

Totale LOMBARDIA
815.372 imprese attive

92,7% micro imprese
(<10 addetti)



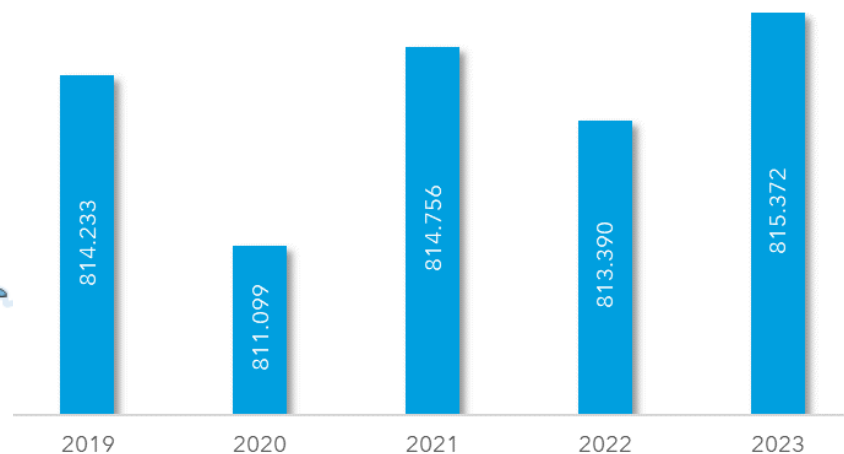
Nel 2023 le **imprese attive** in Lombardia risultano più di 815 mila e rappresentano il 61% del tessuto imprenditoriale del nord ovest e 16% di quello nazionale, in leggera crescita sia rispetto al 2019 (+0,1%) che al 2022 (+0,2%).

In sole tre province si concentra oltre il 62% delle imprese attive della regione: Milano (39%), Brescia (13%) e Bergamo (10%).

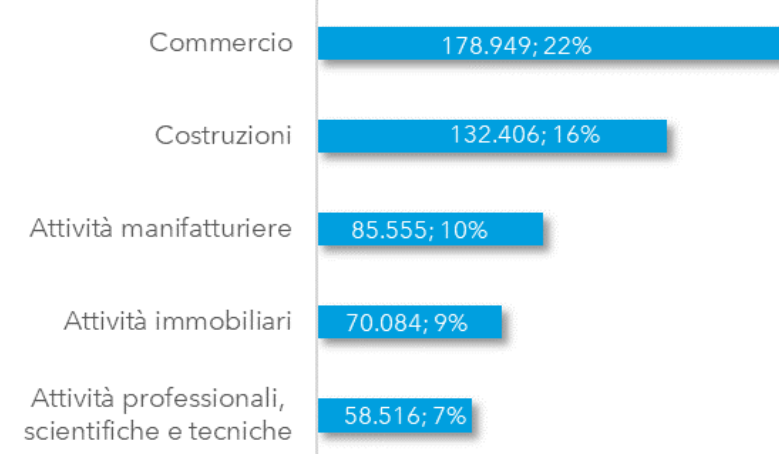
Con riferimento alle **variazioni** rispetto al periodo pre-pandemico, le province che hanno più performato sono Milano (+3,1% di imprese attive rispetto al 2019), Varese (+0,7%) e Monza e Brianza (+0,4%), mentre quelle che hanno registrato più contrazione di imprese sono Mantova (-7,7% di imprese attive rispetto al 2019), Sondrio e Cremona (-4,5%).

Il **settore più rilevante** in regione è il commercio con poco meno di 180 mila imprese, che rappresentano il 22% di tutto il tessuto imprenditoriale lombardo; seguono le costruzioni (16%) e le attività manifatturiere (10%).

Andamento del numero di imprese attive in Lombardia



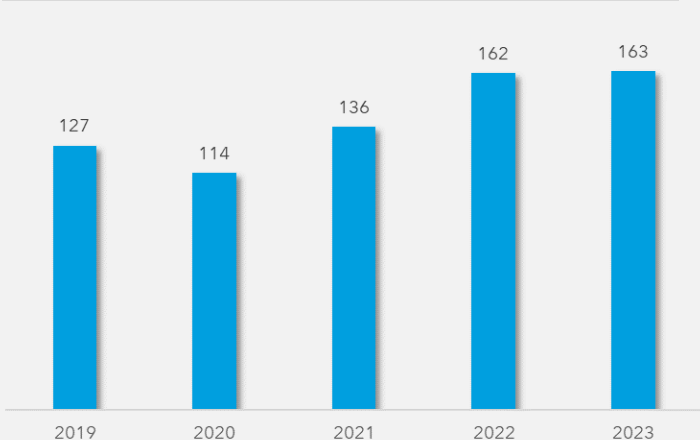
Settori economici più presenti



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati InfoCamere/Stockview



Volumi di export in Lombardia (mld €)



Destinazioni principali 2023

	Germania 12%
	Francia 10%
	USA 9%
	Svizzera 7%
	Spagna 6%

Prodotti più esportati 2023

	Macchinari e apparecchiature 17%
	Prodotti in metallo 16%
	Prodotti tessili 11%
	Prodotti chimici 11%
	Computer, apparecchi elettronici e ottici 7%

Modalità di trasporto 2023

	Strada 55% (UE 95%)
	Marittimo 26% (UE 1%)
	Aereo 18% (UE 2%)
	Ferro 1% (UE 2%)

La Lombardia nel 2023 ha esportato beni per un valore di 163,2 miliardi di euro, con un saldo commerciale di 10,7 miliardi, segnando un +0,6% rispetto all'anno precedente e un +28% rispetto al 2019. Le esportazioni contribuiscono per il 35% alla formazione del PIL regionale e rappresentano il 26% dell'export nazionale. Anche nel 2023 le province di Milano, Brescia e Bergamo sono quelle che hanno esportato più prodotti: rispettivamente 36%, 13% e 13% del totale regionale.

I beni più esportati nel 2023 sono stati macchinari e apparecchiature (17%), prodotti in metallo (16%), e prodotti tessili (11%), che raggiungono in modo prevalente la Germania (12%), la Francia (10%) e gli Stati Uniti (9%). In generale il 51% dell'export lombardo ha raggiunto l'Unione Europea.

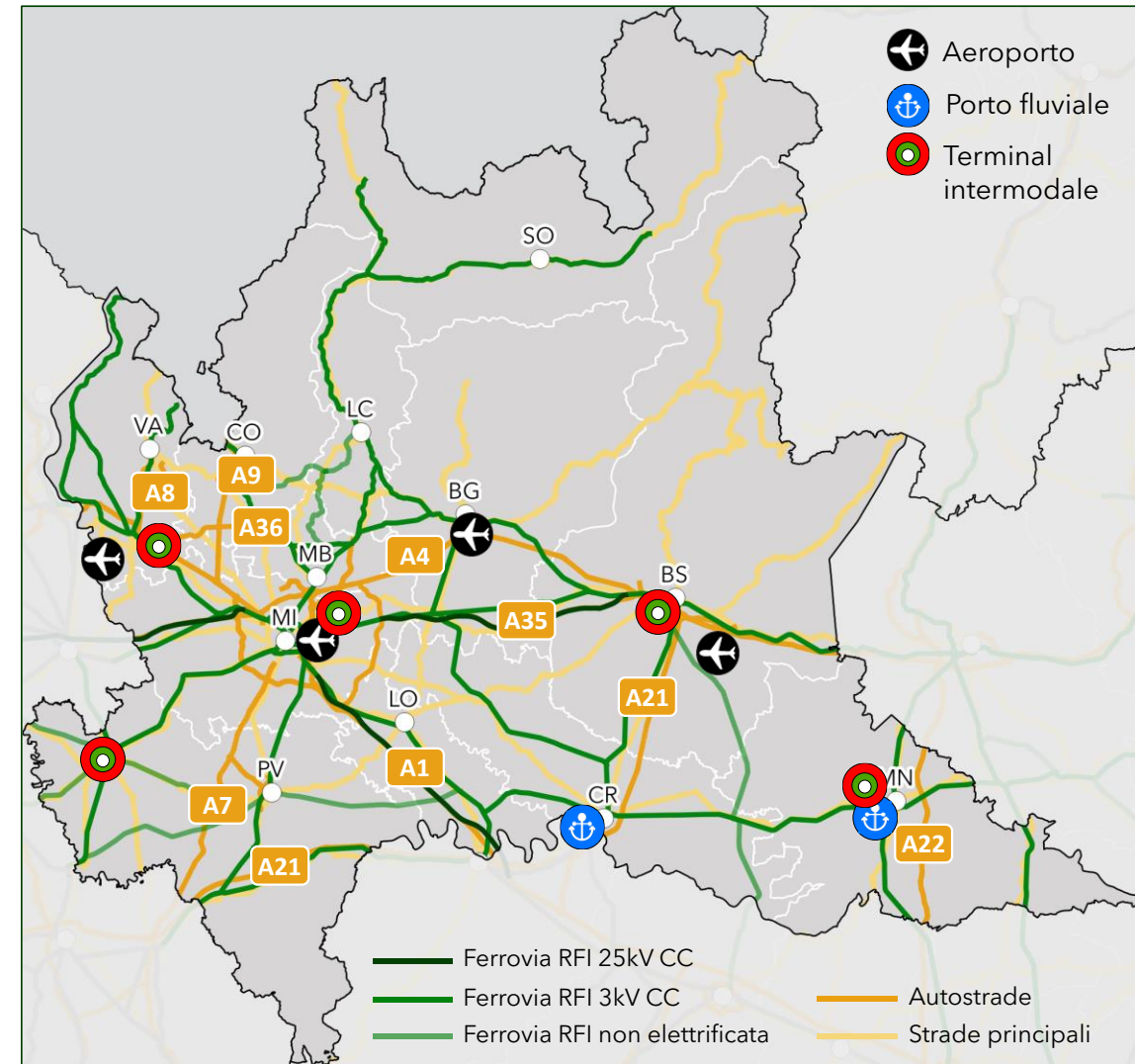
Con riferimento alle modalità di trasporto utilizzate, le merci che escono dalla Lombardia usano nel 55% la strada, nel 26% il trasporto marittimo, nel 18% quello aereo e solo nell'1% dei casi la modalità ferroviaria. Se si guarda alle merci che restano in Europa, l'incidenza della strada raggiunge il 95%.



DOTAZIONE FISICA DI INFRASTRUTTURE

- **13.095 km** di **rete stradale** di cui il 6% sono di categoria autostradale e il 17% sono strade di rilevanza nazionale
- **1.760 km** di **rete ferroviaria RFI** (84% elettrificata e 49% a doppio binario), a cui si aggiungono **320 km** di rete regionale in concessione a **Ferrovienord spa** (65% elettrificata, 33% doppio binario e 9% a tre o più binari)
- **4 aeroporti**, che complessivamente gestiscono il 67% e il 26% dei traffici nazionali rispettivamente delle merci e dei passeggeri: **Milano Malpensa** (1° in Italia per trasporto cargo nel 2023, con poco più di 670 mila tonnellate di merci, e 2° per trasporto passeggeri, oltre 26 milioni), **Bergamo Orio al Serio** (3° per trasporto passeggeri con circa 16 milioni e 6° per trasporto cargo con 21 mila tonnellate di merci), **Milano Linate** (8° per trasporto passeggeri, circa 9,5 milioni), **Brescia Montichiari** (5° per trasporto cargo, circa 35 mila tonnellate, ma 1° per i prodotti postali)
- **5 terminal intermodali nel network europeo***: 1 terminal inserito nel Core Network, **Milano Smistamento** (quasi 12 mila treni/anno), e 4 terminal inseriti nel Comprehensive Network, **Interporto di Mortara** (unica infrastruttura in Lombardia a disporre contemporaneamente di un terminal intermodale e di un centro logistico, 1.450 treni/anno), **Busto Arsizio-Gallarate** (2.200 treni/anno), **Brescia** (circa 7 mila treni/anno) e **Mantova** (550 treni/anno)
- **2 porti interni nel network europeo**: **Cremona** e **Mantova** fanno parte del sistema idroviario padano e sono inseriti nel Core Network europeo

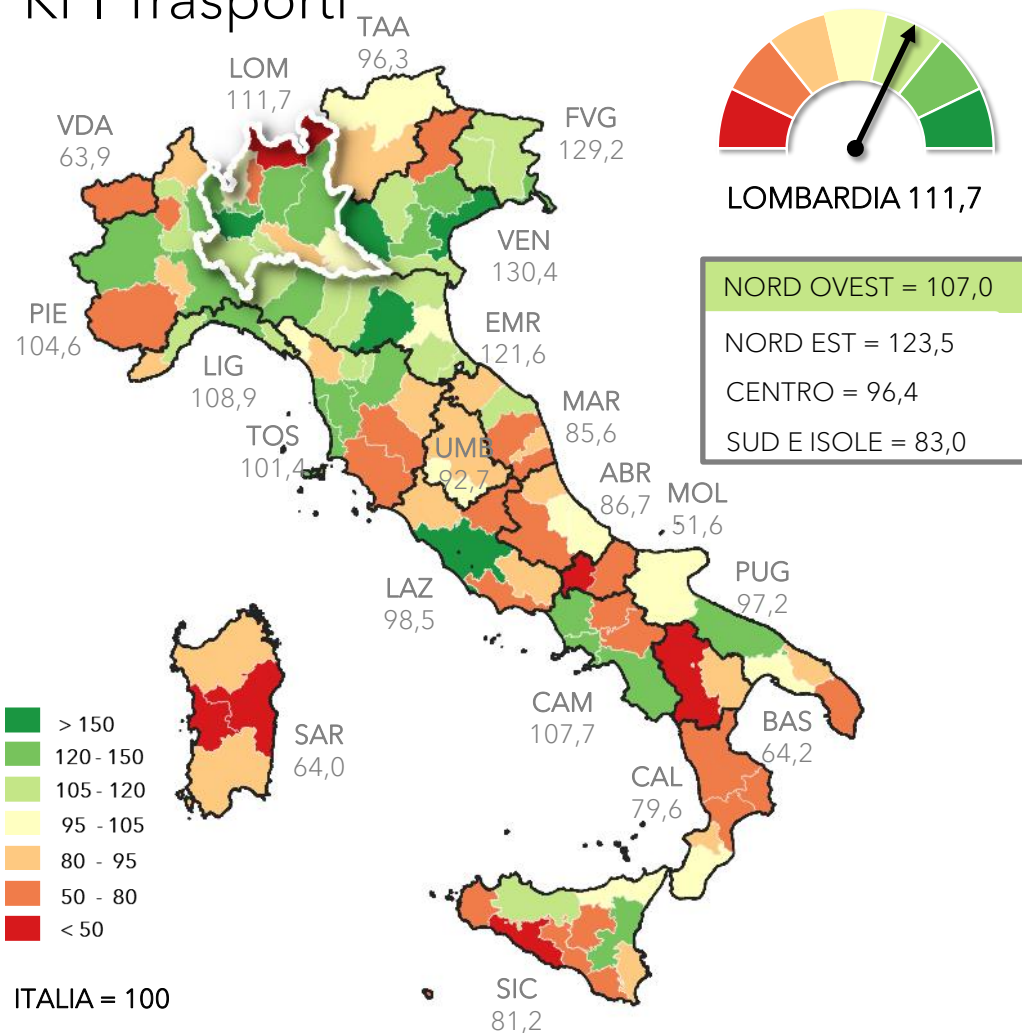
* Nella proposta di modifica dell'attuale rete TEN-T è stata inserita nella rete Core anche il terminale ferroviario stradale di Milano-Segrate e nella rete Comprehensive i nuovi terminal Busto Arsizio-Sacconago insieme a Gallarate già esistente, Bergamo Cortenuova, Cremona (Polo logistico base e Piadena).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



KPI Trasporti



Per descrivere la situazione infrastrutturale attuale della regione lombarda, si usano gli indicatori di performance costruiti nel 2023 da Uniontrasporti per conto di Unioncamere italiana. Con l'ausilio di 130 variabili e un approccio multicriteria è stato possibile fornire una misura analitica sia della **consistenza fisica** presente in ciascuna provincia italiana sia di alcuni aspetti, anche qualitativi, legati alla **fruibilità** e all'**efficienza** delle diverse tipologie di infrastrutture considerate in relazione al **contesto** socio-economico in cui risiedono, tenendo conto dei futuri **investimenti** previsti sul territorio. Sono stati indagati i 5 settori di trasporto (stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale e logistico) in maniera separata e poi dando una visione di sintesi.

Al fine di rafforzare lo strumento di valutazione, l'aggiornamento dei KPI rispetto all'annualità 2019 ha previsto un contestuale affinamento della metodologia, non solo in termini di calcolo, ma anche considerando uno spettro di variabili più ampio ed estendendo il campo di analisi in termini di nodi infrastrutturali monitorati. Oltre ai porti marittimi sono stati contemplati anche i porti fluviali del sistema idroviario padano veneto (in Lombardia Cremona e Mantova) e, oltre agli interporti, anche i terminal intermodali (in Lombardia, sono stati considerati oltre a quelli della rete TEN-T anche Cava Tigozzi (CR), Sacconago (VA) e Melzo (MI)).

Fonte: "Nuovi indicatori di performance territoriale", Unioncamere-Uniontrasporti, 2023

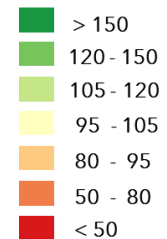
PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI



Complessivamente la Lombardia è la quarta regione italiana per performance infrastrutturali (+12% rispetto alla media nazionale, posta pari a 100).

A livello di singole province, la condizione infrastrutturale risulta molto variegata, con un ruolo dominante della provincia di Milano (provincia più performante del Paese, +94% rispetto alla media nazionale), seguita a distanza dalle province di Bergamo e Brescia, che nella classifica nazionale si collocano in 14-esima e 19-esima posizione. A questa situazione positiva fanno da contraltare le province di Sondrio e Lecco che presentano profonde difficoltà sul fronte delle infrastrutture dei trasporti, collocandosi rispettivamente 103-esima e 80-esima.

																SINTESI TRASPORTI		
	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia
1°	MI	148,7	1°	MI	168,4	2°	MN	26,1	74°	MI	405,9	1°	MI	217,3	9°	MI	193,8	1°
2°	LO	133,0	3°	LO	133,4	12°	CR	23,3	75°	BG	283,4	3°	BS	186,3	17°	BG	132,4	14°
3°	BG	121,0	12°	VA	121,4	23°	BS	20,6	77°	VA	200,8	7°	MN	178,4	19°	BS	126,0	19°
4°	MB	120,3	15°	BS	114,6	30°	BG	11,0	82°	MB	182,7	11°	PV	165,1	22°	MB	123,9	24°
5°	VA	118,7	17°	MB	107,2	41°	LO	10,5	83°	BS	150,0	25°	MB	157,4	25°	VA	122,8	25°
6°	BS	117,9	19°	BG	106,6	43°	PV	6,1	86°	PV	131,9	30°	BG	115,8	38°	LO	116,7	31°
7°	CO	116,2	24°	CO	105,1	47°	MI	5,9	87°	LC	99,4	40°	LO	112,0	40°	PV	113,7	36°
8°	PV	116,2	25°	MN	100,5	56°	MB	5,2	89°	CO	98,9	41°	VA	109,0	42°	MN	102,8	48°
9°	MN	99,9	61°	CR	99,5	57°	CO	0,2	93°	LO	92,1	48°	CR	101,5	45°	CO	99,4	51°
10°	CR	93,5	72°	PV	98,6	61°	LC	0,2	94°	MN	66,7	67°	CO	90,6	51°	CR	87,6	66°
11°	SO	73,9	93°	LC	83,4	75°	VA	0,1	98°	CR	60,0	72°	LC	82,0	53°	LC	75,1	80°
12°	LC	67,0	96°	SO	67,2	92°	SO	0	102°	SO	1,3	102°	SO	0,6	102°	SO	45,7	103°



ITALIA = 100

N.B. Dati i cambiamenti apportati alla metodologia di calcolo, non è possibile effettuare confronti con i KPI 2019.

Fonte: "Nuovi indicatori di performance territoriale", Unioncamere-Uniontrasporti, 2023



Entrando nel dettaglio delle singole tipologie infrastrutturali:

Infrastrutture stradali: la provincia di **Milano occupa la 1^a posizione in Italia**, superando di quasi il 50% la performance media nazionale, in particolare grazie ad un contesto e una dotazione molto favorevole tipo l'assenza di aree montane, la numerosità di accessi autostradali, l'attraversamento di assi del Core Network, l'elevata consistenza di rete stradale, soprattutto di categoria autostradale (anche a 3 o più corsie), ma anche rispetto alla funzionalità e agli investimenti previsti in opere strategiche, nonché ad esempio rispetto alla buona capacità gestionale delle società in concessione.

Nel complesso, 4 province hanno una performance che supera la media nazionale tra il +20 e il +50% (oltre Milano, Lodi, Bergamo e Monza e Brianza) e altre 4 tra il +16 e il +19% (Varese, Brescia, Como e Pavia).

Le province di **Lecco e Sondrio** registrano **le peggiori performance a livello regionale**, collocandosi nella parte bassa della classifica anche nazionale (96^{-esima} e 93^{-esima} su un complessivo di 105 province). Entrambe le province sono particolarmente penalizzate dal contesto montuoso, dall'assenza di rete autostradale e di assi del Core Network.

Infrastrutture ferroviarie: in questo caso, la provincia di **Milano è seconda in Italia**, dopo Roma, con forte distacco rispetto alle altre province. **Lodi e Varese** sul podio regionale, sono rispettivamente 12^{-esima} e 23^{-esima} in Italia. Il capoluogo lombardo primeggia soprattutto in termini di dotazione e funzionalità: elevata consistenza di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, numerosità e prestazioni delle stazioni presenti sul territorio (2 stazioni Platinum), rilevante presenza di addetti alle unità locali nei trasporti ferroviari, n° treni in arrivo/partenza dal capoluogo, massa assiale, copertura GSM-R, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc..

Le tre province che presentano performance ferroviarie in linea con la media nazionale, **Mantova, Cremona e Pavia**, non dispongono di linee ad alta velocità, presentano una copertura GSM-R più bassa della media regionale e hanno le stazioni poco accessibili rispetto alla distribuzione di popolazione e addetti (soprattutto Mantova e Pavia), ma anche bassa incidenza della rete a doppio binario, Cremona 4% e Mantova 14%.

La più alta incidenza di investimenti previsti sul PIL del territorio per i prossimi anni si registra a **Sondrio e Lodi**.

Sondrio e Lecco chiudono la classifica regionale, presentando una scarsa accessibilità delle stazioni (tra l'altro poco integrate con altre modalità), una rete che non appartiene ai corridoi europei, scarsa presenza per Lecco e nulla per Sondrio di rete a doppio binario, copertura nulla di GSM-R, ma una buona incidenza di opere in programma rientranti tra i finanziamenti PNRR, i commissariamenti e definite strategiche del Governo.



Infrastrutture portuali: pur avendo la regione a disposizione due porti fluviali (Mantova e Cremona), le performance in questo settore restano basse, visto che queste due infrastrutture allo stato attuale non contribuiscono in modo incisivo alla distribuzione delle merci. Le distanze invece dalle infrastrutture portuali del Tirreno e dell'Adriatico, non vengono superate anche considerando l'effetto gravitazione dei nodi. Il porto più vicino è quello di **Genova**, che comunque dista più di 150 km, ad esempio, da Milano Smistamento.

I territori di **Sondrio, Varese, Lecco e Como** presentano valori del KPI prossimi allo zero (<5).

Infrastrutture aeroportuali: la Lombardia è la regione che performa meglio in Italia in questo settore (147,7): nella top10 nazionale si trovano 3 province lombarde, Milano 1°, Bergamo 3° e Varese 7°. La provincia di **Milano** gode di questa posizione, oltre che per la presenza dell'aeroporto di Linate, per la stretta simbiosi fra il suo territorio e l'aeroporto di Malpensa: complessivamente si registra la più alta connettività aerea (tenendo conto del n° di rotte, connessioni dirette e compagnie), sostenibilità ambientale (Airport Carbon Accreditation), crescita dei traffici negli ultimi 3 anni, capacità gestionale delle società del settore, intermodalità (tenendo conto delle connessioni ferroviarie e tramite bus, dei posti auto disponibili e delle compagnie di noleggio presenti), ma anche in termini di dotazione tecnologica.

In questo settore, è più evidente l'effetto gravitazione dei nodi che premia anche province che territorialmente non sono dotate di un aeroporto, ma che sono molto prossime a province con grandi aeroporti. In 11^{-esima} posizione nazionale si trova **Monza e Brianza**, che non ha un aeroporto nei propri confini, ma che è molto prossima a importanti scali come Malpensa, Linate e Bergamo.

Nonostante gli importanti nodi aeroportuali presenti in regione, la provincia di **Sondrio** presenta un KPI prossimo allo zero (1,3). In questo caso incide molto l'accessibilità stradale e ferroviaria del territorio. Dal capoluogo occorrono più di 2 ore per raggiungere gli aeroporti più vicini, Milano Linate e Bergamo Orio al Serio, e quasi 2,5 ore per raggiungere l'aeroporto di Milano Malpensa.



Infrastrutture logistiche: la provincia di **Milano** occupa il 1° posto nella classifica regionale e il 9° in quella nazionale, grazie a un contesto e una dotazione infrastrutturale molto favorevoli, intercettando in 90 minuti dal capoluogo 4 interporti (Rivalta Scrivia, Parma, Novara e Mortara) e 12 terminal intermodali, con relativa buona disponibilità di superfici (area logistica e intermodale) e numero binari; anche dal punto di vista della funzionalità si registra una buona performance, soprattutto in termini di coppie treni/anno, ma anche di lunghezza massima del treno ricevibile.

Otto province lombarde presentano delle performance logistiche superiori alla media nazionale, da Milano +117% a **Varese** +9%, passando per **Brescia, Mantova, Pavia, Monza e Brianza, Bergamo e Lodi**.

Chiude la classifica regionale il territorio di **Sondrio** (102^{-esima} in Italia), dal cui capoluogo non è possibile raggiungere un interporto o un terminal intermodale tra quelli disponibili entro i 90 minuti, come nel caso delle infrastrutture aeroportuali e portuali, a causa dell'accessibilità stradale e ferroviaria della provincia.

Per una corretta interpretazione dei KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica, è bene precisare che:

- per le infrastrutture di rete (strade e ferrovie), l'analisi si basa sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi provinciali)
- per le infrastrutture di nodo (porti marittimi e fluviali, aeroporti, centri intermodali), l'analisi è più articolata al fine di esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture indipendentemente dalla «territorialità». Si tiene conto, infatti, della capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe.
- nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti dal capoluogo di provincia, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza
- fattore di premialità che tiene conto della presenza e della rilevanza del nodo rispetto a ciascun territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza (quindi ogni nodo ha un peso differente rispetto al territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza).

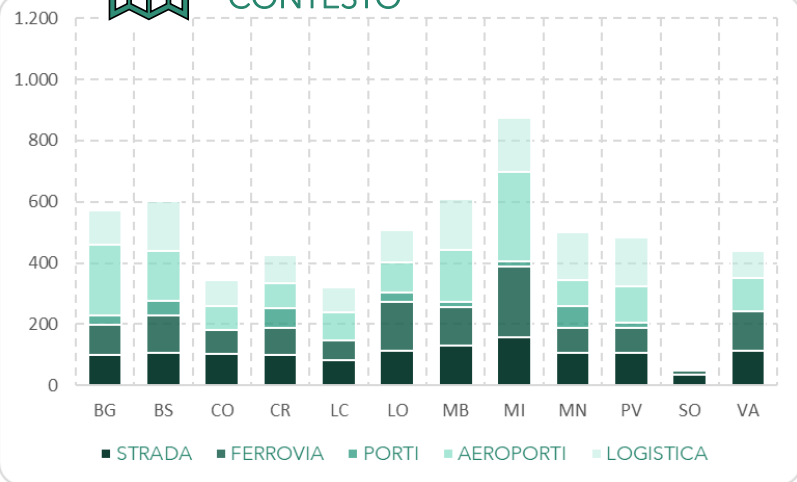
PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI



Cluster tematici



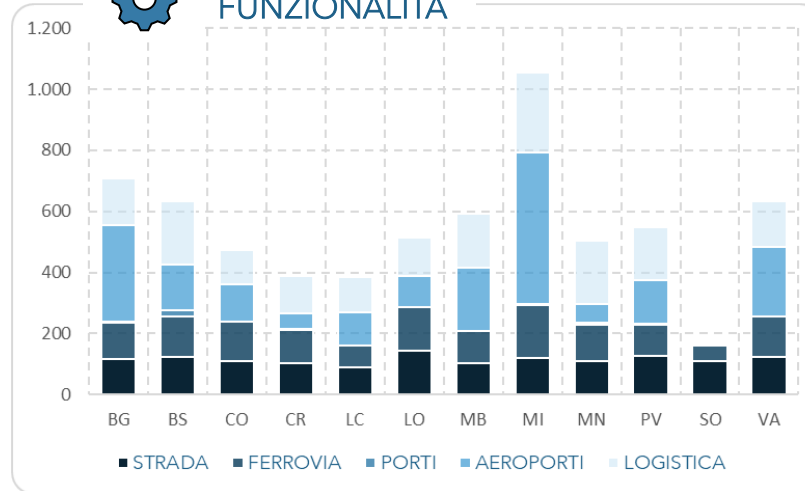
CONTESTO



Sondrio risulta il territorio più penalizzato dal contesto territoriale, rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali, ma specialmente per porti, aeroporti e logistica.



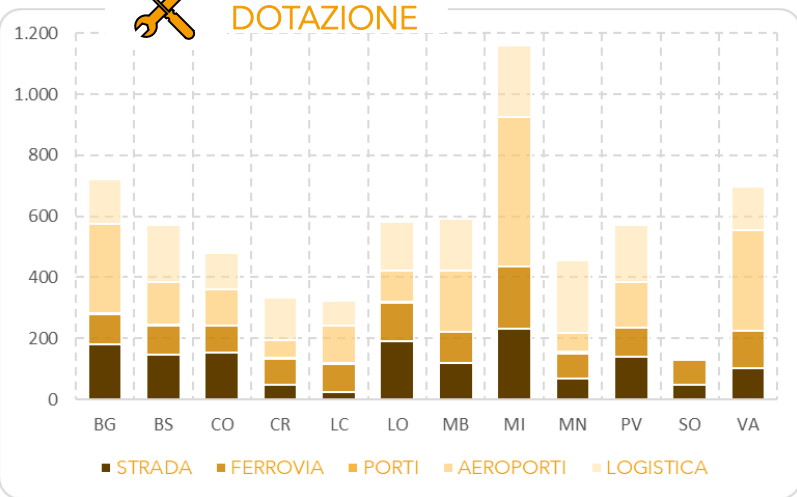
FUNZIONALITÀ



Oltre Sondrio, presentano deficit funzionali nel settore aeroportuale anche i territori di Cremona e Mantova.



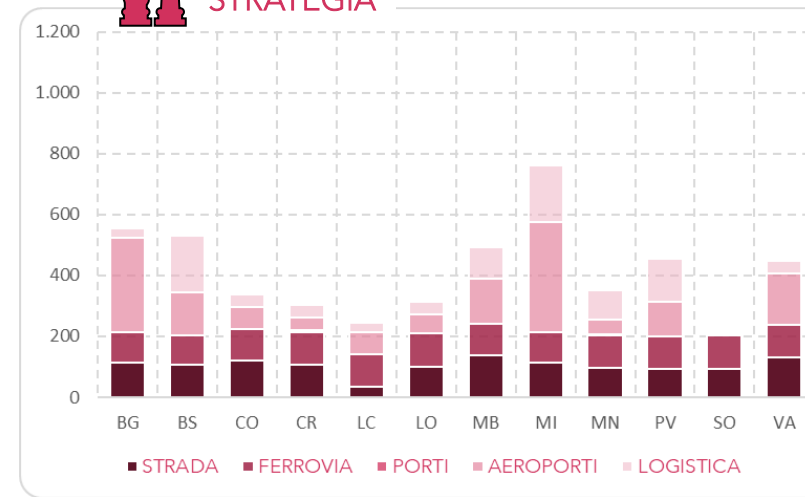
DOTAZIONE



Oltre Sondrio, i territori di Cremona e Lecco presentano importanti criticità dal punto di vista della dotazione, soprattutto con riferimento alla strada.



STRATEGIA



In termini di strategia, le province più penalizzate - soprattutto nel settore logistico - risultano Bergamo, Lecco e Sondrio.

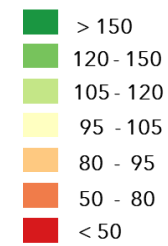


Oltre ai KPI infrastrutturali, per completare l'inquadramento del territorio lombardo può essere utile riportare le performance calcolate per descrivere due categorie più trasversali di un territorio, come il **digitale** e l'**energia**. In questo caso sono state utilizzate 40 variabili.

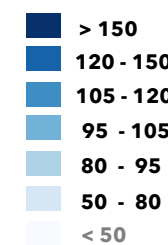
Come ulteriore sintesi e chiave di lettura, si riporta la classifica «**green&smart**» delle province lombarde nel contesto nazionale. Di seguito i dettagli.

	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia
1°	MI	184,0	2	SO	149,4	1	MI	174,9	1
2°	MB	133,6	9	LO	122,3	10	BS	133,6	13
3°	CR	115,5	22	MN	112,8	21	BG	120,8	21
4°	MN	112,4	26	PV	102,7	40	MB	116,7	25
5°	BS	110,1	29	BS	90,4	74	VA	111,6	32
6°	BG	109,9	32	BG	90,3	75	CR	101,5	46
7°	VA	108,6	35	MI	85,1	87	SO	98,8	53
8°	LO	104,2	42	CR	84,4	88	CO	91,1	61
9°	LC	101,3	46	MB	84,2	92	MN	91,0	62
10°	CO	98,3	52	CO	82,3	96	PV	89,5	63
11°	PV	92,6	63	LC	80,2	99	LO	89,2	64
12°	SO	91,3	67	VA	79,5	102	LC	88,7	65

Digitale e Energia

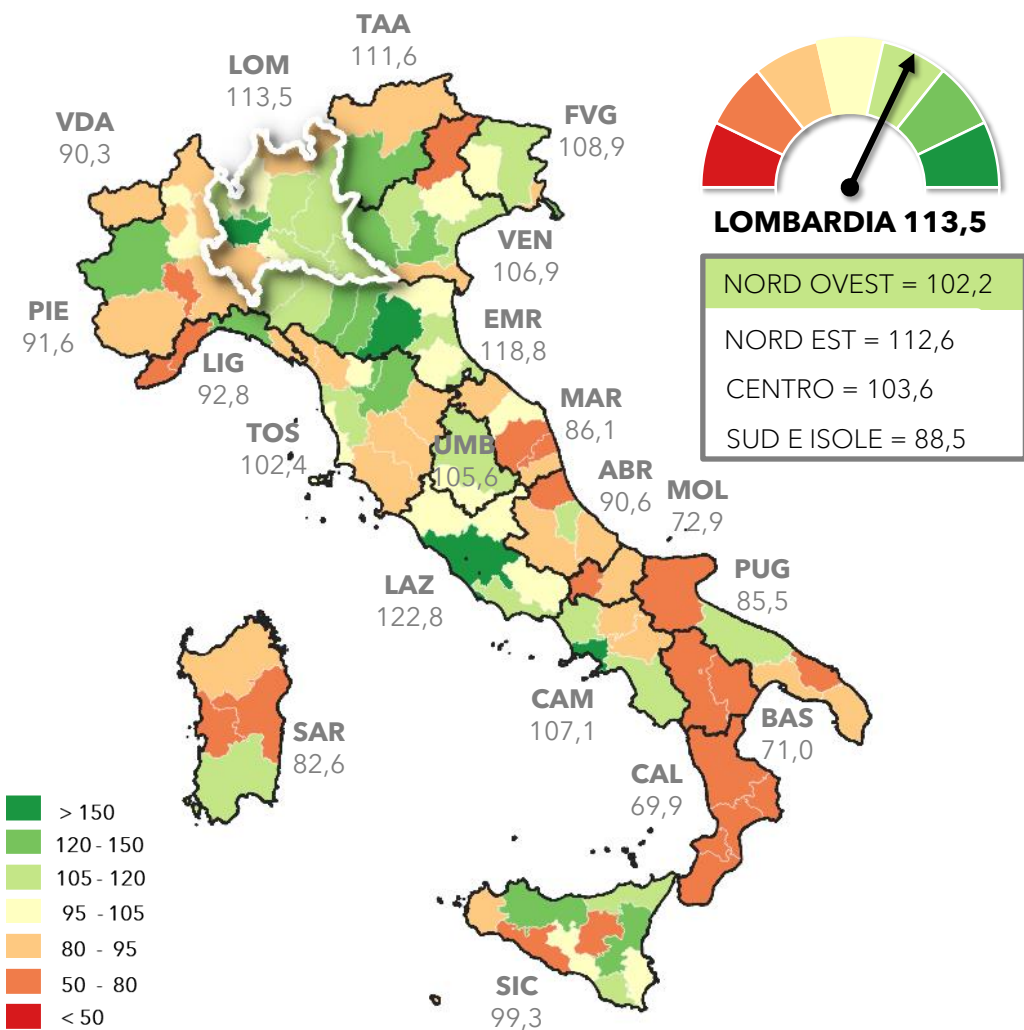


Smart&Green



ITALIA = 100

Fonte: "Nuovi indicatori di performance territoriale", Unioncamere-Uniontrasporti, 2023



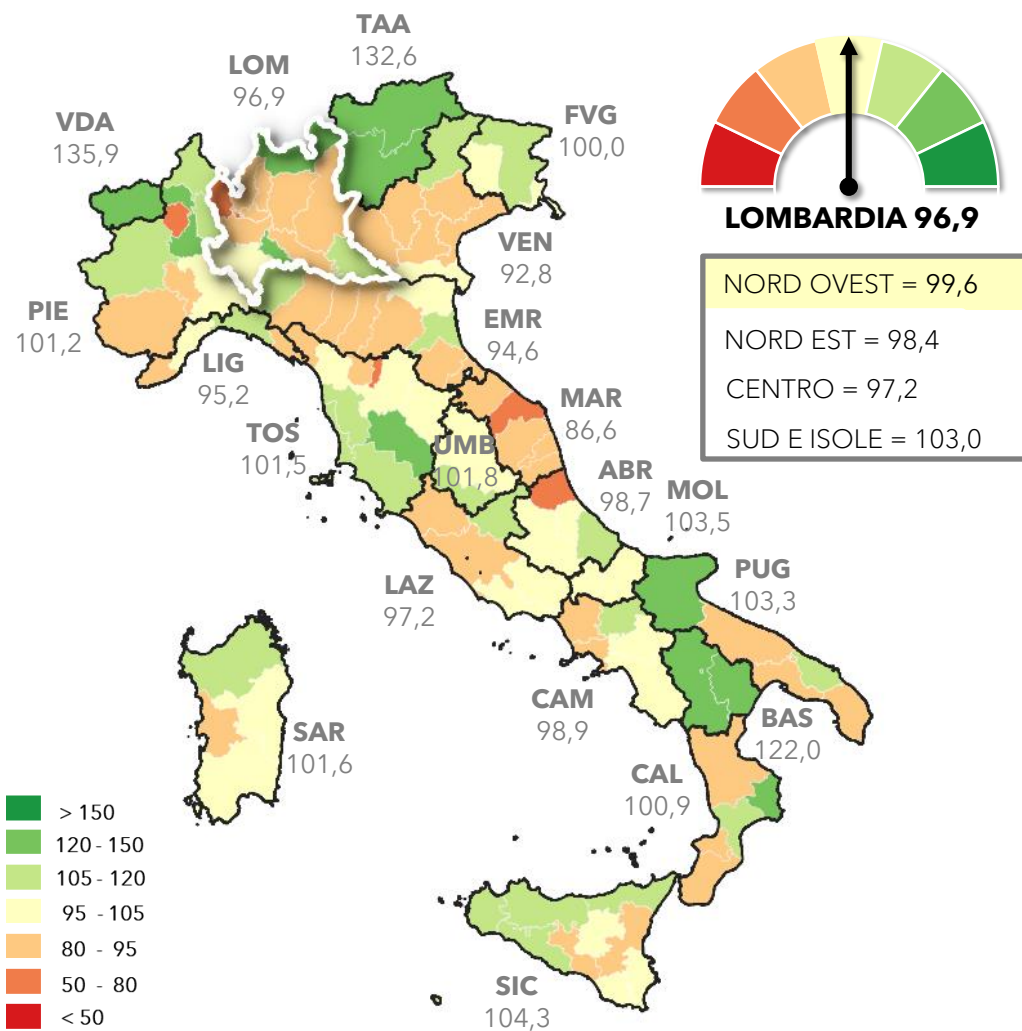
L'obiettivo del «KPI digitale» è quello di mettere a fuoco la propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali, anche in termini di offerta di infrastrutture e di servizi e quindi di opportunità per le imprese e le famiglie residenti.

Nel panorama italiano, la Lombardia (113,5) si colloca terza, dopo Lazio (122,8) ed Emilia-Romagna (118,8), con un punteggio che supera di oltre il 13% la media nazionale.

La **situazione provinciale** lombarda risulta piuttosto **positiva**, con 9 territori che si collocano sopra la media nazionale: Milano seconda a livello italiano e solo Sondrio, Pavia e Como sotto la media.

Milano (184) primeggia per strutture per l'innovazione e livello di istruzione, ma anche in termini di dotazione, come copertura fissa e mobile, e di funzionalità, ad esempio per la velocità media in download effettiva e per la penetrazione della banda ultra larga.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



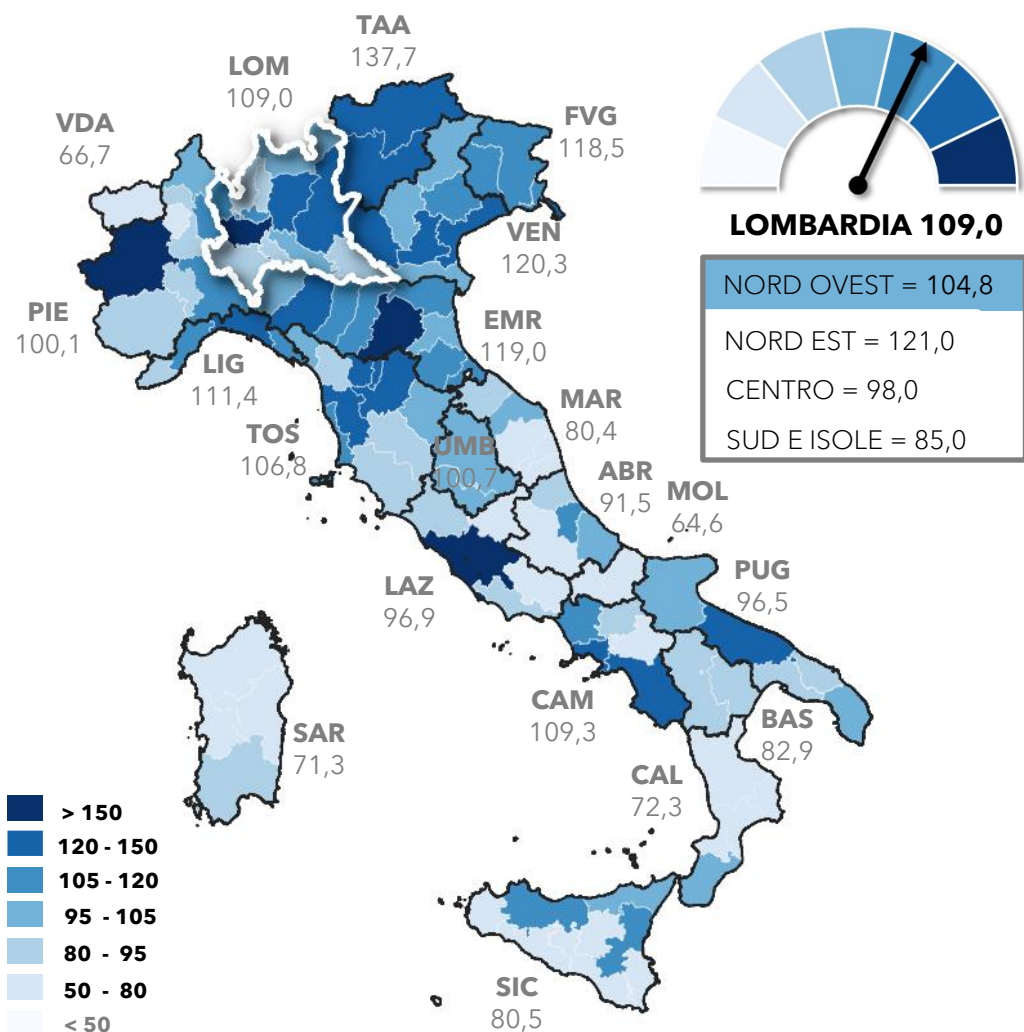
Il «KPI energia» esprime, in senso lato, quanto i territori «utilizzano bene» l'energia che hanno a disposizione, tenendo conto soprattutto delle fonti di energia rinnovabile. Nel novero delle fonti rinnovabili il cui impiego permette di produrre elettricità ci sono in particolare l'energia solare, quella eolica e quella idroelettrica.

Nel 2021, la produzione di **energia elettrica da fonti rinnovabili in Lombardia** è riuscita a coprire solo il **34% del fabbisogno energetico** elettrico della regione, a fronte di un totale di energia elettrica prodotta pari a 53 mila GWh.

Complessivamente il KPI della Lombardia (96,9) evidenzia una performance regionale leggermente inferiore alla media nazionale.

A livello provinciale, il territorio di **Sondrio** si colloca **primo** nel panorama nazionale, emergendo grazie ad una buona dotazione e funzionalità delle reti disponibili, in termini ad esempio di disponibilità di energia potenziale per il tessuto imprenditoriale locale, di indice di specializzazione della «Filiera energia elettrica» e per la produzione totale rispetto alle imprese attive.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



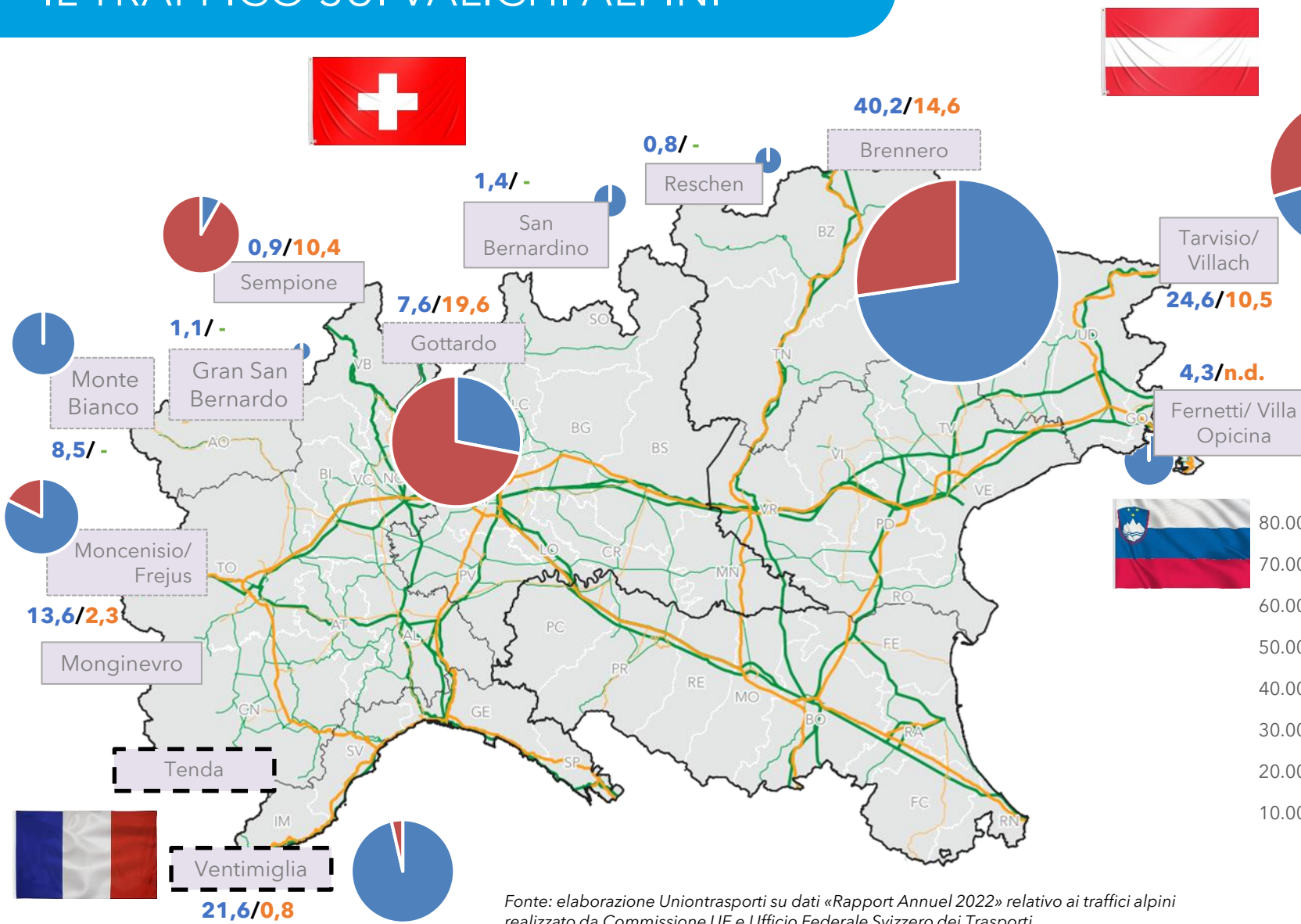
La classifica Green&Smart è ottenuta dai 7 KPI sviluppati (strada, ferrovia, porti, aeroporti, logistica, digitale, energia), isolando gli elementi che ricadono nella sfera della **sostenibilità ambientale** e della **digitalizzazione** al fine di ottenere una valutazione di massima su quanto le province italiane si stiano realmente orientando verso la transizione green e digitale, contemplata anche all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Nella classifica regionale, la Lombardia (109,0) si posiziona al 7° posto con un indicatore superiore alla media nazionale di circa dieci punti percentuali.

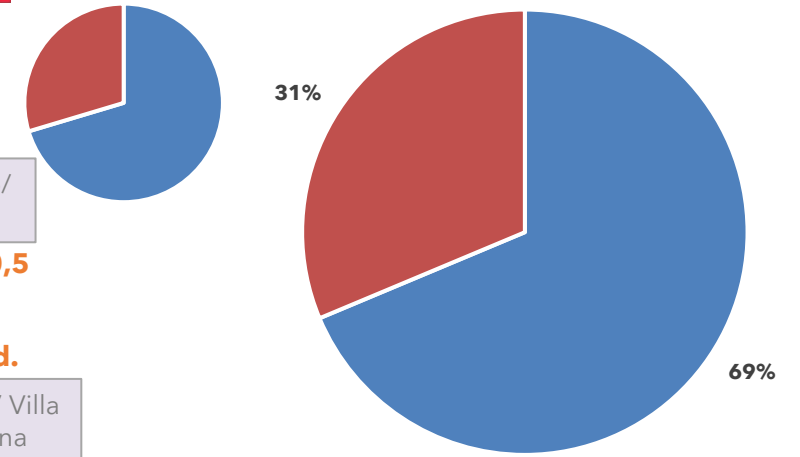
A livello territoriale la situazione è variegata, con 6 province sopra la media (Milano prima a livello nazionale) e 6 sotto.

Tra i **principali fattori premianti** delle province che si collocano in cima alla classifica si evidenziano: la dotazione tecnologica e l'intermodalità negli aeroporti, la presenza di colonnine di ricarica elettrica sulle strade a lunga percorrenza, la percentuale di rete ferroviaria elettrificata, il livello di mobilità integrata nelle stazioni ferroviarie, la percentuale di copertura GSM-R sulla rete ferroviaria, l'incidenza delle perdite di rete nella distribuzione energetica, la presenza di strutture per l'innovazione e la maturità digitale del comune capoluogo.

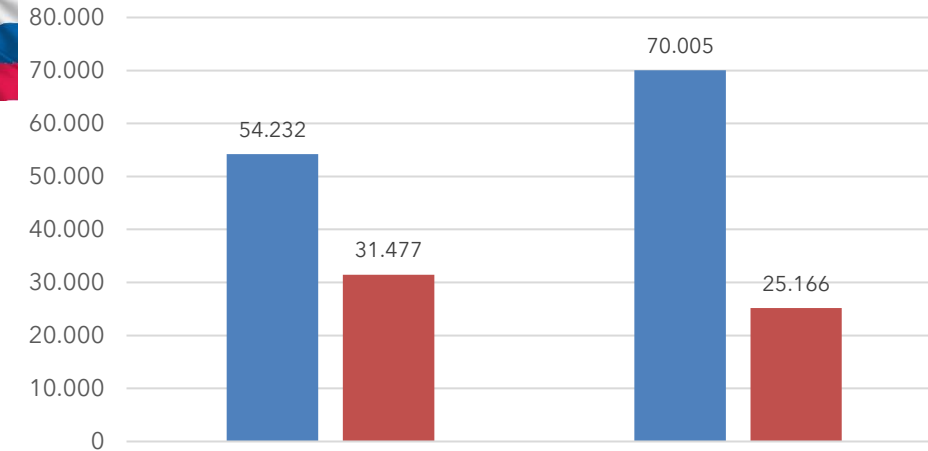
IL TRAFFICO SUI VALICHI ALPINI



OLTRE 180 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE



47,4% vs 52,6%



■ Strada ■ Ferrovia

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Rapport Annual 2022» relativo ai traffici alpini realizzato da Commissione UE e Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti.

LA REVISIONE DELLA RETE TEN-T IN LOMBARDIA



MARE DEL NORD-RENO-MEDITERRANEO

MEDITERRANEO

BALTICO-ADRIATICO

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

La Lombardia si trova al centro della politica europea dei trasporti, essendo attraversata da tre importanti Corridoi della rete TEN-T. Dal 2021 è stata avviata una **revisione dei Corridoi** che costituiscono questo reticolo di infrastrutture viarie, ferroviarie, idroviarie e nodi strategici individuati dalla politica europea per garantire il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale fra gli Stati membri e perseguire una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile, la crescita economica e la competitività, nonché la libera circolazione delle merci, dei servizi e dei cittadini.

La principale novità consiste nell'introduzione di un livello di rete intermedio (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato «Extended Core», con orizzonte temporale il 2040, che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive e include i tracciati dei Corridoi Ferroviari Merci, allineandoli ai nuovi Corridoi Europei di Trasporto.

Per la Lombardia i cambiamenti contenuti nella revisione, che sarà approvata nel 2024, riguarderanno in primis la ridefinizione del Corridoio Reno-Alpi, che sarà incorporato con il Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo, dando vita al nuovo Corridoio **Mare del Nord-Reno-Mediterraneo**. Inoltre, alcune sezioni ferroviarie come **"Laverno-Luino"**, **"Bivio Rosales - Como S. Giovanni (via Como)"** e **"Seregno-Novara"** saranno elevate a rango di rete Extended Core, quindi da completare con finanziamenti europei entro il 2040. Il terminal ferroviario-stradale di **Milano-Segrate** rientrerà nella rete Core.

Fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese

- Struttura dell'indagine nazionale
- Focus Lombardia





L'**indagine sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese** è stata condotta su un **campione di 12.000 imprese** localizzate **su tutto il territorio nazionale**, di queste poco più del 78% sono micro-imprese (< 10 addetti) e circa il 9% sono medio-grandi imprese (> 50 addetti). Il campione selezionato è statisticamente rappresentativo delle imprese italiane stratificate per regione di residenza, classe dimensionale e settore, in grado di garantire la **significatività regionale nel contesto nazionale**^(*).

In Lombardia sono state coinvolte **circa 1.600 imprese**.

L'indagine è stata svolta con il supporto tecnico dell'Istituto specializzato in ricerche di mercato Format Research, tramite interviste telefoniche realizzate con sistema Cati, **dal 9 marzo al 3 maggio 2023**.

Una prima edizione dell'indagine nazionale è stata realizzata nel 2021, rivolta alle imprese della manifattura e del trasporto e logistica, i cui risultati sono stati presentati durante i diversi tavoli di confronto territoriali con associazioni e imprese. Dai suddetti tavoli è emersa l'esigenza di allargare il campo di indagine includendo ulteriori categorie imprenditoriali rilevanti per le economie locali, che hanno peraltro maggiormente risentito degli effetti della pandemia e dell'instabilità economica internazionale.

Di seguito viene riportata una **selezione dei risultati riferiti alle imprese lombarde** coinvolte nell'indagine.

^(*)Campione rappresentativo delle imprese italiane nei settori considerati. Domini di studio del campione distinti per dimensione e area geografica (nord ovest, nord est, centro, sud/isole), con un intervallo di confidenza 95% (Errore da $\pm 1,5\%$ a $\pm 3,1\%$).

Nota: per maggiori dettagli sugli esiti dell'indagine nazionale si rimanda al report dedicato, disponibile sul portale del Programma Infrastrutture (www.programmainfrastrutture.unioncamere.it). Nel sito istituzionale di Unioncamere Lombardia sono riportati, invece, i risultati di una indagine condotta presso 5 mila imprese lombarde, che riprende alcuni degli argomenti qui trattati, ma con valenza anche provinciale. Sono state intervistate imprese di dimensioni maggiori, rispetto a quelle coinvolte nell'indagine nazionale



STRUTTURA DELL'INDAGINE NAZIONALE

TEMI DELL'INDAGINE



Qualità e accessibilità delle infrastrutture



Priorità infrastrutturali



Utilizzo delle misure del PNRR



Digitalizzazione e innovazione

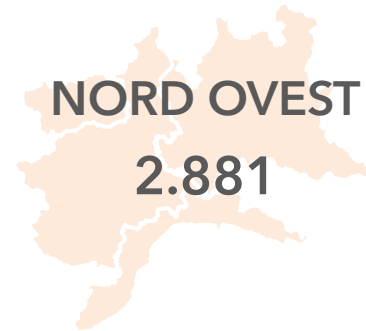


Sostenibilità

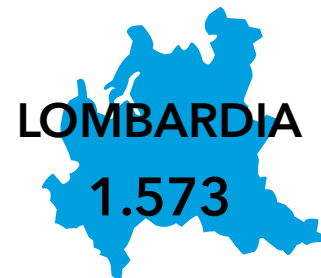
CAMPIONE IMPRESE



78%
micro
imprese



78%
micro
imprese



80%
micro
imprese

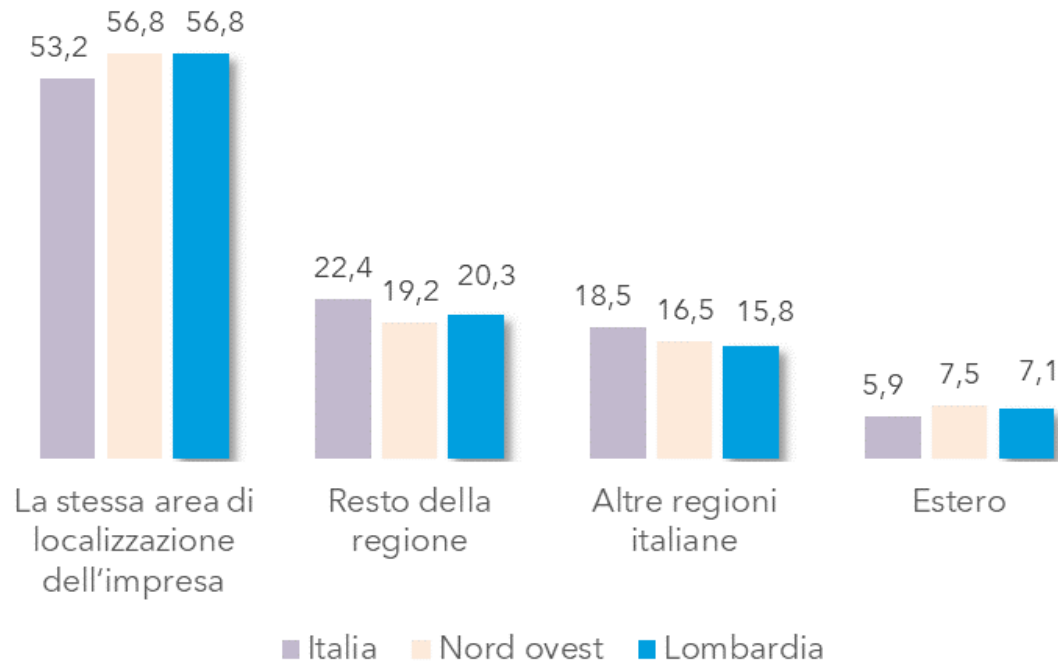
SETTORI (% in Lombardia)

Manifattura		22,7%
Trasporto e Logistica		6,6%
Agricoltura		12,8%
Costruzioni		29,3%
Commercio		27,1%
Turismo		1,5%

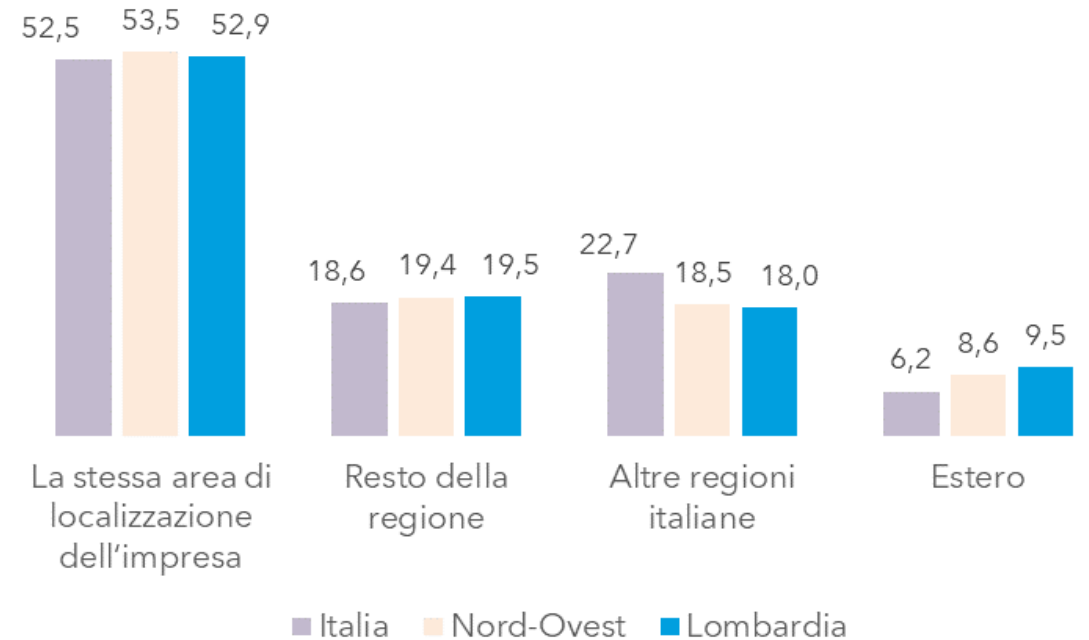


FOCUS LOMBARDIA: MERCATI DI RIFERIMENTO

VENDITA



APPROVVIGIONAMENTO



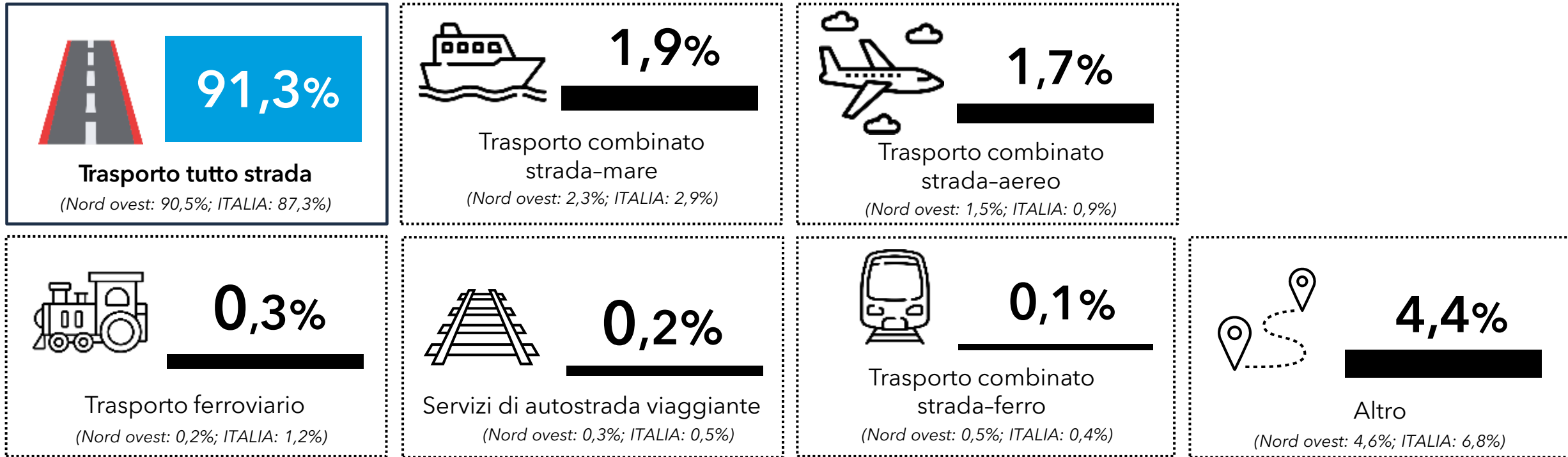
Solo il 7,1% delle imprese lombarde vende all'estero e il 9,5% effettua approvvigionamenti all'estero. Oltre il 50% delle imprese lombarde intervistate vende i propri prodotti/servizi o realizza i propri approvvigionamenti nella stessa area di localizzazione dell'impresa.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



FOCUS LOMBARDIA: MODALITÀ DI TRASPORTO

Il 91,3% delle imprese della Lombardia utilizza il trasporto tutto strada per l'approvvigionamento e la distribuzione dei prodotti, la percentuale più alta tra tutte le regioni italiane. Il trasporto combinato strada-mare, con l'1,9%, ha un'incidenza, tra le scelte delle imprese, inferiore alla media sia del nord ovest (2,3%) che italiana (2,9%). Il trasporto combinato strada-aereo, con l'1,7%, è più usato dalle imprese lombarde, rispetto sia alla macro area di riferimento e alla media nazionale. La modalità ferroviaria, diversamente combinata, raggiunge tra le imprese intervistate lo 0,6%, anche per la micro dimensione maggiormente diffusa nel campione.

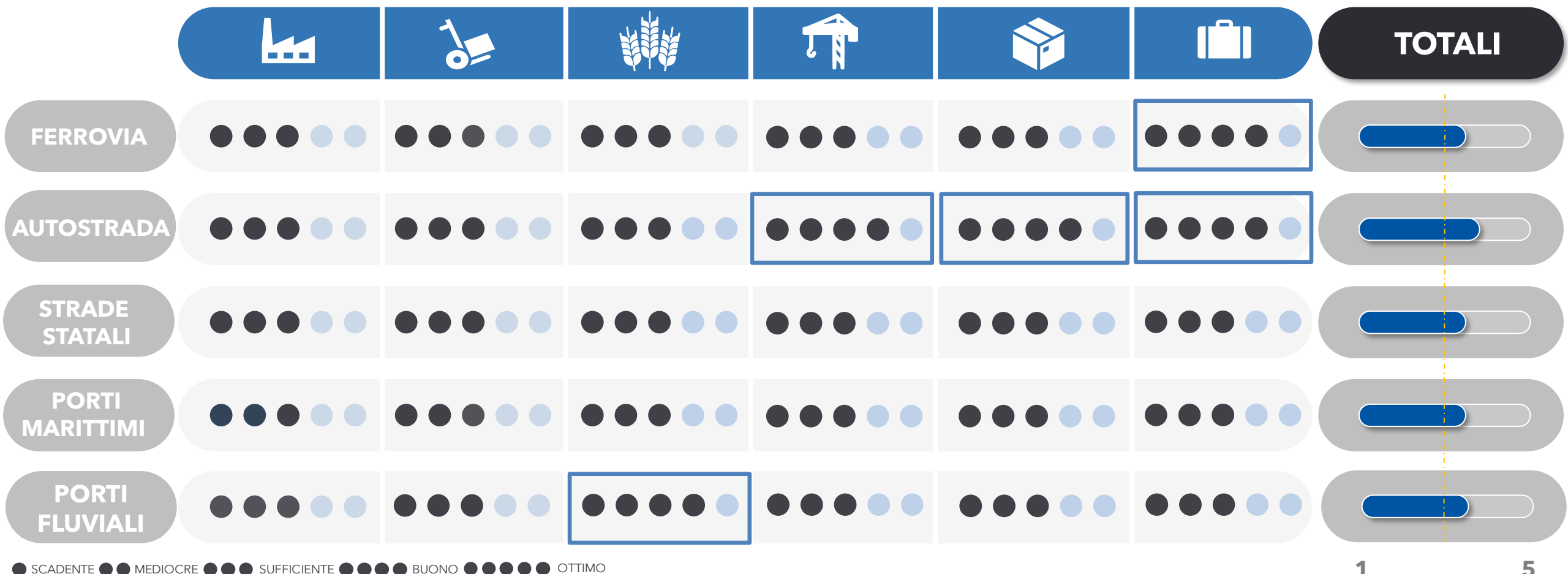


Base campione: 1.452 imprese: non sono comprese le imprese del Turismo.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



FOCUS LOMBARDIA: QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

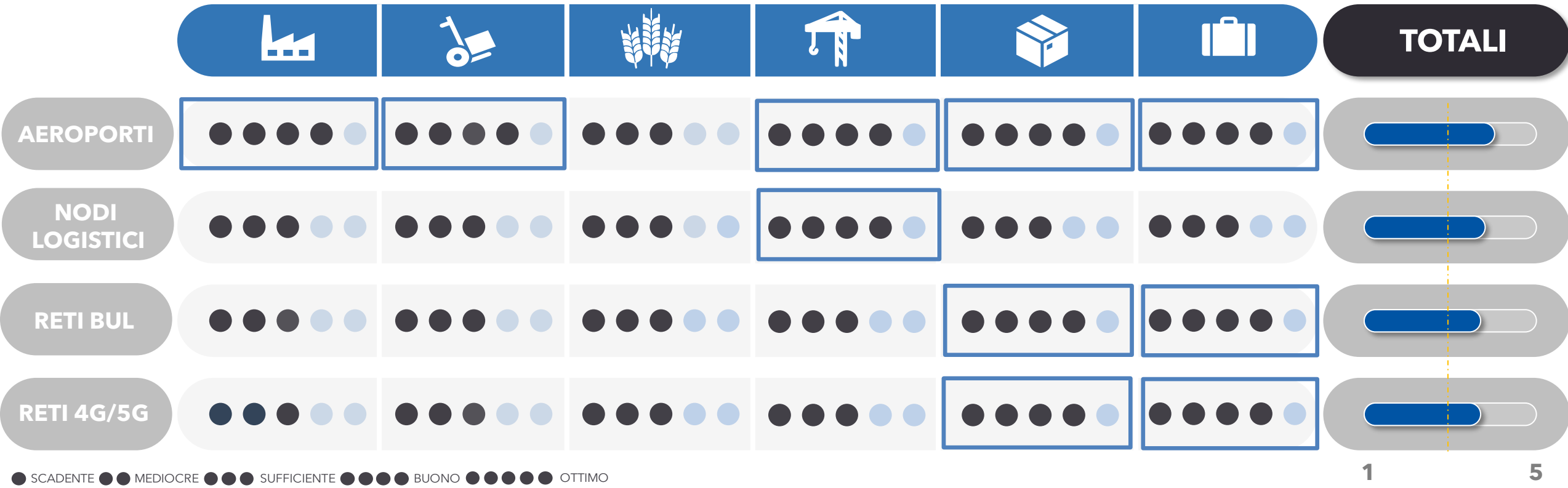


1 5

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



FOCUS LOMBARDIA: QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE





Complessivamente gli imprenditori intervistati danno un giudizio appena sopra la sufficienza delle infrastrutture di trasporto e digitale che hanno a disposizione. I sistemi meglio valutati, su una scala da 1 a 5, sono: aeroportuale (3,8), logistico (3,5) e autostradale (3,5). I giudizi più positivi sono espressi dagli imprenditori del settore Turismo, che giudicano buone le ferrovie (3,8), le autostrade (3,6), gli aeroporti (3,8) e le reti digitali fisse (3,7) e 4G/5G (4,1).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



FOCUS LOMBARDIA: QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

Usando la net score sentiment, che esclude la valutazione «sufficiente», si osserva che la differenza tra giudizi positivi e negativi, per le infrastrutture lombarde, è sempre positiva e superiore ai valori nazionali e di macroarea, ad eccezione delle reti 4G/5G leggermente inferiore al sentiment medio nazionale.

	 Scadente/Mediocre (%)			 Buona/ottima (%)			NET SCORE SENTIMENT		
	ITALIA	NORD OVEST	LOMBARDIA	ITALIA	NORD OVEST	LOMBARDIA	ITALIA	NORD OVEST	LOMBARDIA
Ferrovia	36,8	28,5	23,0	32,6	36,4	39,7	-4,2	7,9	16,7
Autostrada	25,4	21,1	16,6	45,4	50,9	56,2	20,0	29,7	39,7
Strade statali	33,1	28,7	25,5	34,7	41,0	43,5	1,6	12,3	18,0
Porti marittimi	28,4	23,5	24,8	37,6	41,8	34,4	9,2	18,2	9,5
Porti fluviali	36,9	28,1	27,6	27,7	38,4	39,6	-9,2	10,3	12,0
Aeroporti	23,6	14,2	7,2	54,2	60,2	69,0	30,6	46,0	61,8
Nodi logistici	17,0	16,1	11,2	39,9	46,6	52,5	22,9	30,6	41,4
Reti BUL fisse	20,7	24,0	21,1	49,3	46,8	50,6	28,6	22,8	29,5
Reti 4G/5G	18,7	20,8	17,6	56,9	52,7	54,7	38,2	32,0	37,1

Percentuali calcolate sulle imprese che hanno espresso una valutazione

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



FOCUS LOMBARDIA: UTILIZZO PNRR

A distanza di circa due anni dall'approvazione definitiva del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR (13 luglio 2021) è stato chiesto alle imprese quanto conoscono questo strumento e soprattutto se sfruttano i bandi e i fondi delle diverse misure.

	Italia	Nord ovest	LOMBARDIA
SI , lo conosco bene	11,8 %	9,5 %	10,1 %
<i>(di cui) Ho partecipato a un bando</i>	40,0%	13,8%	11,7%
SI , ma non nel dettaglio	65,7 %	68,0 %	66,8 %
NO	22,5 %	22,5 %	23,2 %

Il 76,9% delle imprese intervistate in Lombardia conosce il PNRR, una percentuale in linea a quella nazionale e del nord ovest (entrambe 77,5%).

Solo l'11,7% delle imprese che ritiene di conoscere bene il PNRR (10,1%) ha partecipato a un bando.

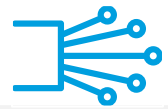
Il **ruolo delle Camere di commercio** diventa cruciale per le imprese lombarde che non hanno partecipato a un bando, perché non ne era a conoscenza o non sapeva a chi rivolgersi per avere informazioni. Circa il 50% delle imprese lombarde ritiene che il sistema camerale potrebbe fornire servizi di assistenza per la compilazione delle pratiche, il 38% per creare degli infopoint dedicati e circa un quarto degli intervistati vede come un servizio utile anche la realizzazione di incontri informativi, anche in collaborazione con le associazioni di categoria.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



FOCUS LOMBARDIA: DIGITALE E SOSTENIBILITÀ

Principali interventi nel DIGITALE negli ultimi 3 anni



	Italia	Nord ovest	LOMBARDIA
1° Software gestionali	24,9%	27,0%	27,9%
2° Tecnologie per la comunicazione digitale	18,1%	17,2%	16,5%
3° Connettività in fibra ottica	13,3%	12,0%	13,2%

Il **46,6%** delle imprese lombarde **non ha fatto investimenti nel digitale** negli ultimi tre anni, principalmente perché non se ne vedono vantaggi. Tra gli **investimenti in programma** in un prossimo futuro ci sono le tecnologie per il marketing digitale e il cloud. Il 69,5% non ha in programma investimenti in questo settore. Chi investe lo fa in primis per avere una maggiore visibilità.

Principali interventi in SOSTENIBILITÀ negli ultimi 3 anni



	Italia	Nord ovest	LOMBARDIA
1° Mezzi a basso impatto ambientale	20,6%	21,5%	19,9%
2° Materiali più sostenibili	12,2%	18,0%	17,9%
3° Impianti per energie rinnovabili	22,2%	10,4%	9,2%

Il **52,6%** delle imprese lombarde **non ha investito nella sostenibilità ambientale** negli ultimi 3 anni, principalmente perché la sua attività non richiede questo tipo di interventi (33,7%) e in seconda battuta perché non se ne vedono i vantaggi (28%). Il 21,2% delle imprese che investirà lo farà in energie rinnovabili e il 18,7% in mezzi a basso impatto ambientale. Chi investe in questo settore pensa al futuro delle nuove generazioni.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Monitoraggio e selezione delle priorità infrastrutturali delle imprese

- L'approccio metodologico
- Le priorità di livello 1
- Le opere indifferibili
- Il monitoraggio delle priorità
- Le schede di dettaglio





Per giungere alla definizione del primo Libro bianco delle priorità infrastrutturali del mondo economico lombardo (edizione 2022), si è partiti con il proporre alle rappresentanze territoriali di imprese e associazioni di categoria le opere programmate sul territorio sia a livello nazionale che regionale, prendendo in considerazione tutte le modalità di trasporto. Dopo una intensa attività di ascolto e concertazione, realizzata con 14 incontri con il territorio, si è giunti alla **selezione di 52 opere prioritarie, classificate con differente livello di priorità (livello 1, 2 e 3).**

Lo scopo principale del Libro bianco edizione 2023 è effettuare una **ulteriore selezione tra le priorità, per giungere ad un elenco più ristretto delle opere indifferibili per il sistema economico regionale**, nonché di seguire i progressi fatti in termini di avanzamento dei lavori e delle progettazioni, di variazioni di costi e coperture, di allungamento dei tempi dalle 20 opere prioritarie di livello 1. In coda al capitolo si riportano le schede di dettaglio di questi interventi.

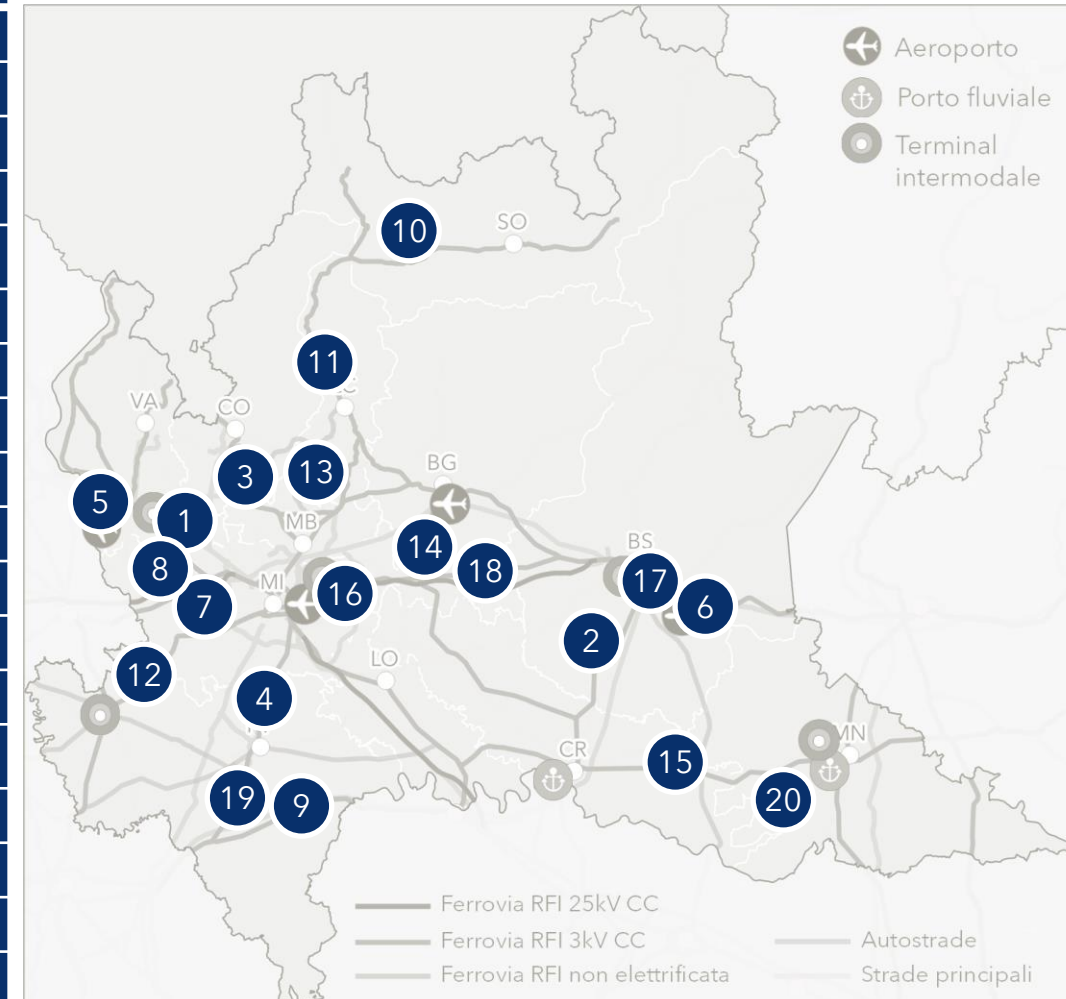
Le priorità individuate rispondono in particolare al soddisfacimento di **4 macro-obiettivi**, alcune ne soddisfano più di uno :

1. Migliorare la **connettività verso l'estero e le altre regioni italiane**, con ferrovie performanti e sicure, con trasporto aereo competitivo, con vie di navigazione interne potenziate;
2. Farsi trovare pronti per le **Olimpiadi Milano-Cortina 2026**, con un territorio che sopporti il nuovo carico e si dimostri efficiente e attrattivo;
3. Ridurre la **congestione** delle aree metropolitane, migliorare le **connessioni** con i capoluoghi (in primis con Milano) e l'**accessibilità** dei territori più remoti, anche dal punto di vista digitale, per assicurare libertà di movimento a cittadini, turisti e merci;
4. Sviluppare una **mobilità** e una **logistica sicure, integrate e sostenibili**.

LE PRIORITÀ DI LIVELLO 1



Macro obiettivo	Intervento	N° rif. mappa
Connettività verso l'esterno	Potenziamento linea Gallarate-Rho	1
	Potenziamento linea Brescia-Cremona-Piacenza	2
	Quadruplicamento linea Chiasso-Monza	3
	Quadruplicamento linea Milano-Pavia-Voghera-Tortona	4
	Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2 - Gallarate (T2 MXP Linea RFI Sempione)	5
	Sviluppo dell'aeroporto di Brescia Montichiari	6
	Potenziamento Magenta-Vigevano-Tang. Ovest Milano (accessibilità stradale MXP)	7
	SS 341 Gallaratese - Collegamento Samarate-Vanzaghello (accessibilità stradale MXP)	8
	Costruzione nuovo Ponte della Becca	9
Olimpiadi Milano-Cortina 2026	Potenziamento linea Milano-Sondrio-Tirano	10
	Potenziamento Giussano-Colico (SS 36)	11
Accessibilità interna	Completamento raddoppio linea Milano-Mortara	12
	Completamento Pedemontana lombarda	13
	Realizzazione autostrada regionale Bergamo-Treviglio (Interconnessione Pedemontana-Brebemi IPB)	14
	Realizzazione autostrada regionale Cremona-Mantova	15
Sostenibilità	Milano Smistamento: upgrading infrastrutturale e tecnologico; nuovo terminale	16
	Potenziamento infrastrutturale Scalo Merci di Brescia	17
	Centro intermodale Bergamo / Scalo merci ferroviario	18
	Ciclovía VenTo (Venezia-Torino)	19
	Completamento e rilancio Navigazione interna	20



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Il numero indica solo il riferimento dell'opera in mappa, non un ranking di priorità






LE OPERE INDIFFERIBILI








In seno all'indagine nazionale condotta nel 2023, i cui principali risultati sono riportati nel capitolo precedente, sono stati intervistati circa 1.600 imprenditori lombardi appartenenti a vari settori economici, dal manifatturiero ai trasporti e logistica, dall'edilizia al commercio, dal turismo all'agricoltura, a cui è stato chiesto di indicare le cinque opere più rilevanti, che si ritengono «**indifferibili**» per migliorare il sistema dei trasporti e della logistica nel complesso, per assicurare un'efficiente mobilità di passeggeri e merci e sostenere la crescita sociale ed economica della regione.

Le esigenze degli imprenditori però possono anche risultare differenti a seconda dei mercati a cui il loro business si rivolge. Si sono poste a confronto le scelte dell'intero campione di imprese con quelle di un campione ristretto delle sole medio-grandi imprese, al fine di valutare proprio queste differenze e dettagliare meglio le opere indifferibili, che risultano in definitiva **8**, in quanto due esigenze coincidono.

Tutte le imprese

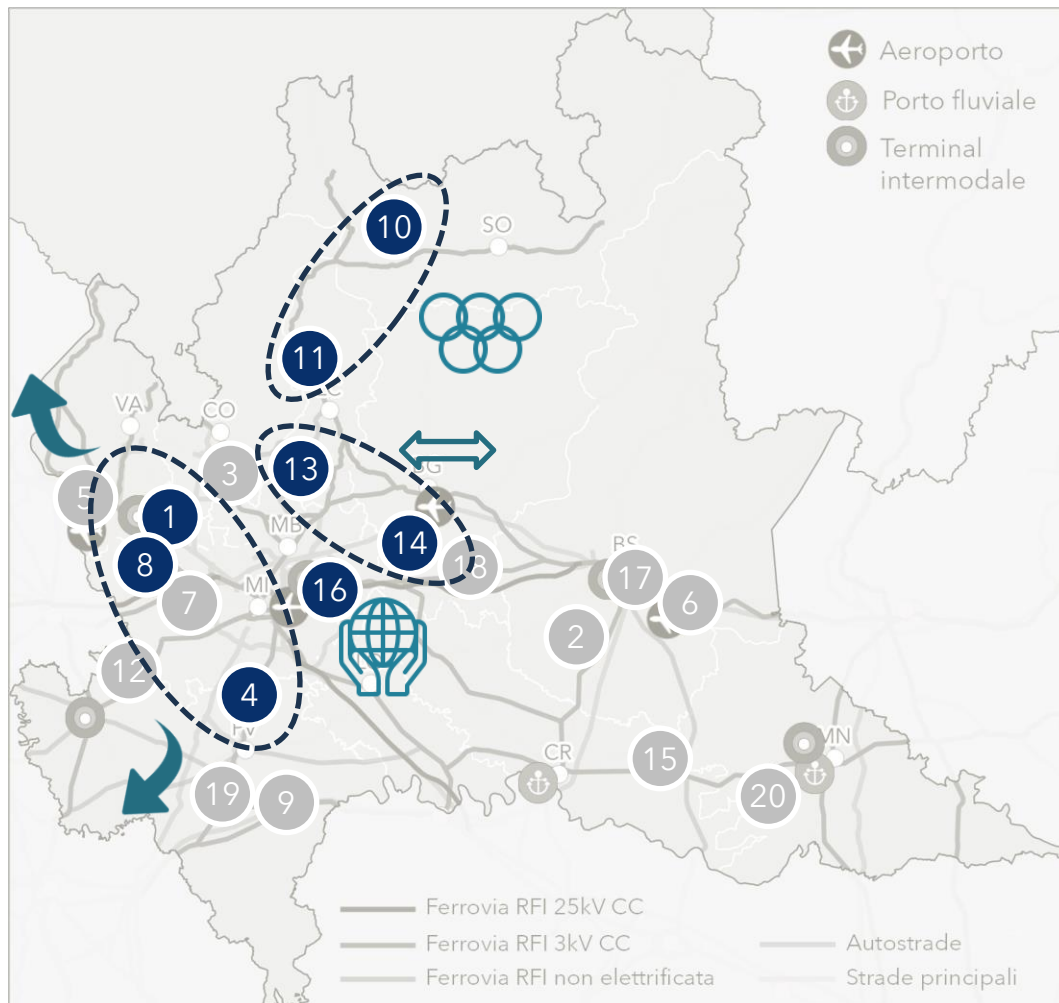
-  Potenziamento linea ferroviaria Milano-Sondrio-Tirano
-  Completamento Pedemontana lombarda
-  Potenziamento linea ferroviaria Gallarate-Rho
-  Potenziamento Giussano-Colico (SS 36)
-  Realizzazione autostrada regionale Bergamo-Treviglio (Interconnessione Pedemontana-Brebemi IPB)

Medio-grandi imprese (>50 addetti)

-  Potenziamento linea ferroviaria Milano-Sondrio-Tirano
-  Completamento Pedemontana lombarda
-  Quadruplicamento linea ferroviaria Milano-Pavia-Voghera-Tortona
-  Milano Smistamento: upgrading infrastrutturale e tecnologico; nuovo terminale
-  SS 341 Gallaratese - Collegamento Samarate-Vanzaghello (accessibilità stradale MXP)



LE OPERE INDIFFERIBILI



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Il numero indica solo il riferimento dell'opera in mappa, non un ranking di priorità

Le **8 opere indifferibili** selezionate dagli imprenditori, una volta completate, permetteranno al territorio lombardo di collegarsi con l'esterno in maniera più agevole, sviluppando il corridoio Reno-Alpi, con un'opera propedeutica al Terzo Valico e di apertura verso i porti liguri (Quadruplicamento linea ferroviaria **Milano-Pavia-Voghera-Tortona**) e una verso i valichi svizzeri, in particolare quello del Sempione (Potenziamento linea ferroviaria **Gallarate-Rho**).

Con lo stesso scopo di apertura verso i mercati esteri, è risultato indifferibile il completamento dell'accessibilità stradale allo scalo intercontinentale di Malpensa, attraverso la **SS 341 Gallaratese**.

Gli imprenditori hanno dimostrato anche grande attenzione per l'evento olimpico ormai prossimo, indicando tra le opere indifferibili anche due infrastrutture che renderanno più accessibile la Valtellina, sede di alcune gare, sia con modalità ferroviaria (Potenziamento linea **Milano-Sondrio-Tirano**) che con modalità stradale (Potenziamento della **SS 36** tra Gussano e Colico).

Indifferibile, e sempre nella visione di apertura della regione verso i mercati internazionali, ma anche della sostenibilità, c'è il nuovo terminale e l'upgrading infrastrutturale e tecnologico di **Milano Smistamento** (già oggi il terminale italiano più trafficato). Seguono due interventi più puntuali, che serviranno comunque a rendere il traffico più scorrevole e a migliorare l'accessibilità dei luoghi nel suo complesso: il completamento della **Pedemontana lombarda** e il collegamento autostradale tra **Bergamo e Treviglio**.

IL MONITORAGGIO DELLE PRIORITÀ



Priorità	Risorse PNRR-PNC	Commissario	Stato	Costo (MIn €)	Copertura finanziaria (%)	Fine lavori	Criticità		
							Costi		Tempi
							C	A	A
1. Potenziamento linea Gallarate-Rho	x (in parte)	x (in parte)	P	828	63	2026 (in parte)	●	●	●
2. Potenziamento linea Brescia-Cremona-Piacenza			N	50	2	n.d.	●	●	●
3. Quadruplicamento linea Chiasso-Monza			P	1.412	0,2	Oltre 2035	●	●	●
4. Quadruplicamento linea Milano-Pavia-Voghera-Tortona	x (in parte)	x (in parte)	P	1.667	27	2026 (in parte)	●	●	●
5. Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2 - Gallarate			L	258	100	2025	●	●	●
6. Sviluppo dell'aeroporto di Brescia Montichiari			P	100	100	2030	●	●	●
7. Potenziamento Magenta-Vigevano-Tang. Ovest Milano (accessibilità stradale MXP)		x (in parte)	P	353	100	2028	●	●	●
8. SS 341 Gallaratese - Collegamento Samarate-Vanzaghello (accessibilità stradale MXP)			P	590	38	2026 (in parte)	●	●	●
9. Costruzione nuovo Ponte della Becca			P	167	7	n.d.	●	●	●
10. Potenziamento linea Milano-Sondrio-Tirano		x (in parte)	P	107	100	2026	●	●	●

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso (evidenziato il meno avanzato); «Criticità» Copertura Costi, Aumento Costi, Allungamento Tempi (rispetto al L.B. ed. 2022): Stabile ●, Basso ●, Medio ●, Alto ●

Opera indifferibile

IL MONITORAGGIO DELLE PRIORITÀ



Priorità	Risorse PNRR-PNC	Commissario	Stato	Costo (MIn €)	Copertura finanziaria (%)	Fine lavori	Criticità		
							Costi		Tempi
							C	A	A
11. Potenziamento Giussano-Colico (SS 36)			P	222	100	2026	●	●	●
12. Completamento raddoppio linea Milano-Mortara			P	798	60	n.d.	●	●	●
13. Completamento Pedemontana lombarda			P	1.259	100	2027 (in parte)	●	●	●
14. Realizzazione autostrada regionale Bergamo-Treviglio (Interconnessione Pedemontana-Brebemi IPB)			P	555	100	2028	●	●	●
15. Realizzazione autostrada regionale Cremona-Mantova			P	1.083	100	2030	●	●	●
16. Milano Smistamento: upgrading infrastrutturale e tecnologico; nuovo terminale	x		P	1.239	68	2026	●	●	●
17. Potenziamento infrastrutturale Scalo Merci di Brescia	x		P	82	100	2026	●	●	●
18. Centro intermodale Bergamo / Scalo merci ferroviario			P	300	100	n.d.	●	●	●
19. Ciclovia VenTo (Venezia-Torino)			P	91	100	2026	●	●	●
20. Completamento e rilancio navigazione interna			P	59	100	2029	●	●	●

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso (evidenziato il meno avanzato); «Criticità» Copertura Costi, Aumento Costi, Allungamento Tempi (rispetto al L.B. ed. 2022): Stabile ●, Basso ●, Medio ●, Alto ●

Opera indifferibile



Tra le 20 opere prioritarie di cui si è seguito lo stato di avanzamento in questi due anni di attività (2022-2024), si evidenziano delle **criticità piuttosto importanti su almeno 7 interventi**, rispetto alla precedente rilevazione.

Su quattro interventi si riscontrano severe difficoltà rispetto alla scarsa copertura di risorse finanziarie necessarie a sostenere il costo previsto in fase di progettazione. Si tratta nello specifico del **potenziamento della linea ferroviaria Brescia-Cremona-Piacenza** (che non rientra ancora nella programmazione, se non per il tratto tra Cremona e Olmeneta) e della **costruzione del nuovo Ponte della Becca** (per attraversare il Po in provincia di Pavia, sulla statale 617). Scarse risorse anche per due opere cruciali per lo sviluppo del Corridoio Reno-Alpi, che mette in comunicazione i porti liguri con l'Europa, passando appunto dalla Lombardia: si tratta dei quadruplicamenti delle linee ferroviarie **Chiasso-Monza** (intervento molto sentito dal territorio, ma per il momento «congelato» da RFI almeno fino al 2030) e **Milano-Pavia-Voghera-Tortona**, che se non ultimate per tempo rischiano di trasformare il territorio lombardo in un collo di bottiglia per i traffici europei, anche rispetto al sistema svizzero AlpTransit su cui a regime dovrebbero transitare 250 treni merci al giorno.

Per tre opere stradali, invece, si sta verificando nei vari step di progettazione un aumento dei costi, che rischia di creare difficoltà anche sui tempi di realizzazione e quindi sul rispetto del cronoprogramma originario. Il potenziamento della **SS 341 Gallaratese**, funzionale al miglioramento dell'accessibilità a Malpensa, risulta finanziato solo in parte, ossia per la bretella di Gallarate, mentre per la variante di Samarate occorre recuperare le risorse e predisporre l'aggiornamento del progetto definitivo. L'autostrada regionale **Bergamo-Treviglio**, i cui finanziamenti pubblici saranno integrati da fonti private, ha visto più che raddoppiare l'importo delle risorse necessarie. Altra criticità si riscontra per il completamento della **SS 36**, nel tratto tra Giussano e Colico, in vista delle Olimpiadi Milano Cortina 2026, il cui costo è aumentato di 100 milioni di euro, rispetto agli iniziali 122. Per velocizzarne la realizzazione, a inizio 2024 il MIT ha disposto il cambio del soggetto attuatore, da SIMICO ad Anas.

1

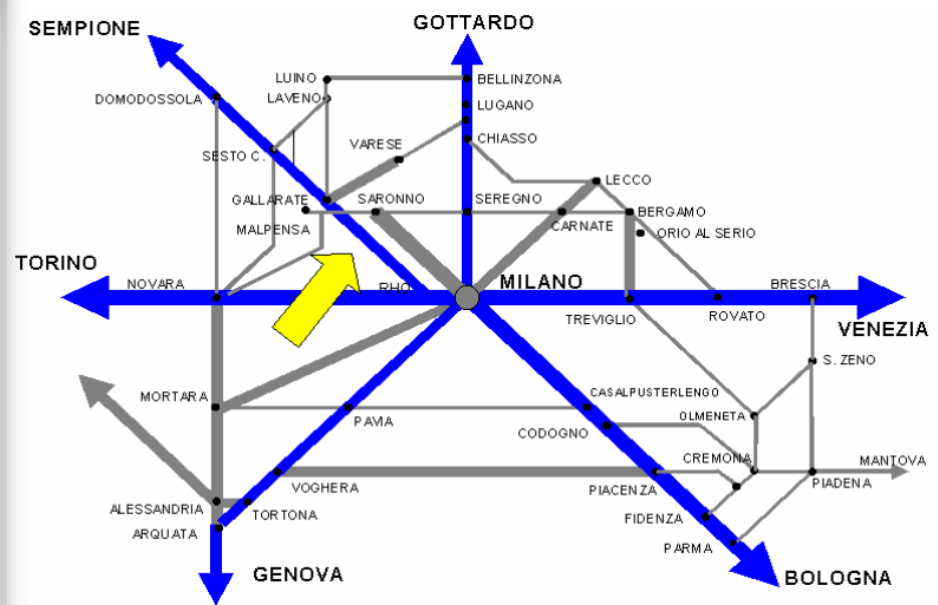


Opera
POTENZIAMENTO
LINEA GALLARATE-RHO

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROG. DEFINITIVA/
BANDO DI GARA

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
VERSO L'ESTERNO



Descrizione

Su questa linea sono presenti due lotti funzionali. Il primo, inserito e finanziato nel PNRR e assoggettato a commissariamento, prevede la realizzazione di due nuovi binari, esternamente ai due esistenti, tra le stazioni di Parabiago e Rho (8 km), nonché la realizzazione del raccordo Y per Malpensa, a sud dell'impianto di Busto Arsizio, che garantirà la connessione tra la rete RFI e la rete FNM. Inoltre, è programmata l'istituzione della fermata di Nerviano e il Piano Regolatore Generale della stazione di Rho, finalizzato all'adeguamento per treni lunghi fino a 750 metri (fine lavori 2025); sono previsti anche la sistemazione delle fermate di Vanzago Pogliano e Parabiago, il potenziamento dei parcheggi di interscambio e opere di mitigazione ambientale. Il secondo lotto funzionale, commissariato, prevede il triplicamento della linea da Parabiago a Gallarate (più completamenti), per un costo di 320 mln €, non ancora finanziato. Il territorio ha espresso la necessità che tutta la linea fino a Gallarate sia potenziata, per migliorare in maniera significativa l'accessibilità ferroviaria dello scalo di Malpensa e verso il valico del Sempione e l'Europa.

Benefici

Capacità: dagli attuali 10 a 24 treni/h nei due sensi di marcia, nel tratto Rho-Parabiago
Regolarità: separazione tra i traffici suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci
Accessibilità: realizzazione della nuova fermata di Nerviano

Azioni

Nel 2012 fu un ricorso al Tar promosso da uno dei comitati sorti nei comuni lungo il tracciato a bloccare l'opera, facendo ripartire da zero tutto l'iter burocratico dopo il pronunciamento definitivo del Consiglio di Stato. Sarebbe auspicabile l'avvio di un confronto con il territorio, per spiegare in maniera chiara i benefici e i vantaggi che l'opera porterebbe a tutta l'area, a iniziare dal potenziamento del collegamento tra la provincia di Varese e l'area metropolitana milanese. Spesso il dissenso nasce dalla poca conoscenza delle informazioni di base del progetto: è sicuramente utile una migliore comunicazione.

Costo	828	Mln €
Copertura	63	%
Fine lavori	2026 Quadruplicamento Parabiago-Rho	
Criticità	Contestata dal territorio Finanziata solo in parte	
Doc. programmazione	PNRR-PNC, DPCM Commissariamento, CdP RFI 2022-26	



Opera
POTENZIAMENTO LINEA
BRESCIA-CREMONA-PIACENZA



Costo	50	Mln € (Cremona-Olmeneta)
Copertura	2	% (Cremona-Olmeneta)
Fine lavori	-	
Criticità	Economiche/Politiche	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26 (Cremona-Olmeneta)	

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROPOSTA DI
INTERVENTO

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
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.

Per il momento è inserita nella programmazione di RFI solo la tratta Cremona-Olmeneta (CR), per la quale sono in fase di verifica le alternative progettuali relativi al raddoppio, mentre è in corso il completamento degli elaborati trasportici e dell'Analisi costi benefici. 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.

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

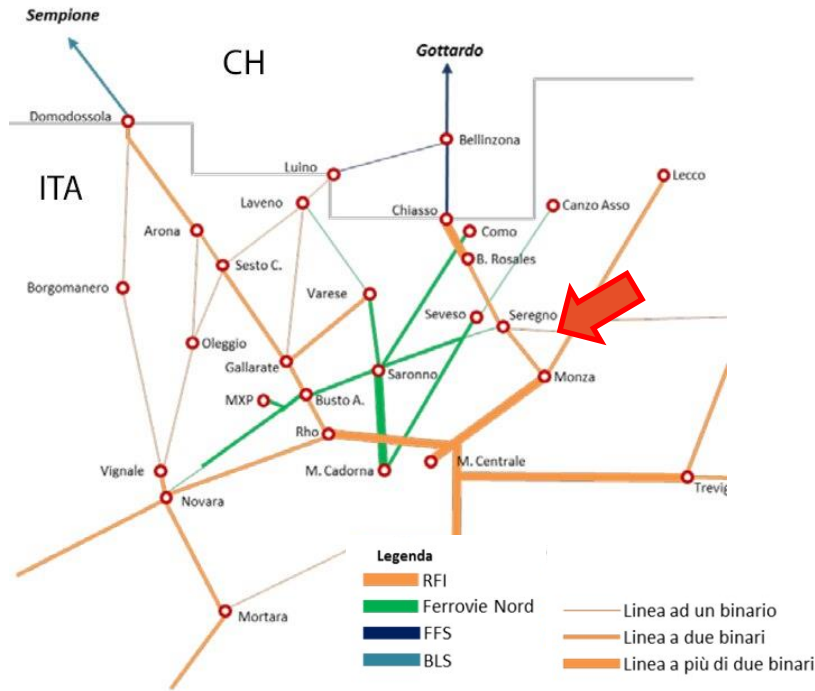
Il sistema imprenditoriale lombardo sollecita Regione e RFI ad estendere lo studio di fattibilità del raddoppio dell'intera linea e non solo della tratta Cremona-Olmeneta (CR), per come previsto in questo momento.

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.

3



Opera
QUADRUPPLICAMENTO LINEA
CHIASSO-MONZA



Costo 1.412 Mln €

Copertura 0,2 %

Fine lavori Oltre 2035

Criticità Finanziarie/Politiche

Doc. programmazione CdP RFI 2022-26

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
VERSO L'ESTERNO

Descrizione

Il progetto, denominato anche Gronda nord-ovest, 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, che pure dovrebbe essere potenziata. 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.

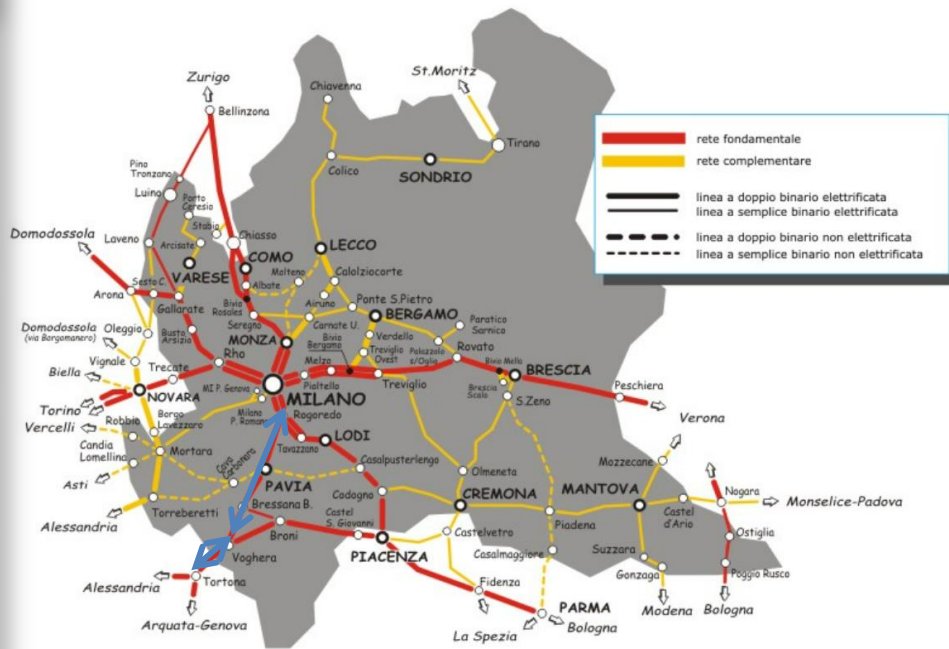
Azioni

L'istruttoria presso il MIT per la valutazione del progetto preliminare è sospesa, in quanto RFI ritiene che il potenziamento in corso della linea storica potrà soddisfare la domanda che si genererà almeno fino al 2030. 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. Nella Legge di Bilancio 2023 sono stati stanziati 22 mln € per una nuova progettazione, in favore di RFI, ma non è espressamente definito se riguarderà il quadruplicamento o una soluzione più minimale.

4



Opera
QUADRUPPLICAMENTO LINEA
MILANO-PAVIA-VOGHERA-TORTONA



Costo	1.667	Mln € (per i tratti già quantificati)
Copertura	27	%
Fine lavori	2026 Milano - Pieve Emanuele 2028 Voghera - Tortona	
Criticità	Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione	PNRR-PNC; DPCM Commissariamento; CdP RFI 2022-26	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
**PROG. PRELIMINARE/
LAVORI IN CORSO**

Macro obiettivo
**MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
VERSO L'ESTERNO**

Descrizione

Lungo il Corridoio Reno-Alpi (Mare del Nord-Reno-Mediterraneo), tra il sistema portuale ligure e le principali linee ferroviarie del nord Italia, è programmato un importante potenziamento sulla Milano-Pavia-Voghera-Tortona. Il progetto complessivo prevede sia la velocizzazione della linea storica che il suo quadruplicamento, con la realizzazione di una nuova coppia di binari in affiancamento a quella esistente, interventi negli impianti atti ad accogliere i nuovi binari, rinnovo degli impianti tecnologici, adeguamento agli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80, tecnologia ERTMS e trasformazione in fermata delle località presenti lungo la linea. Sono previste più fasi.

Il quadruplicamento tra Milano Rogoredo e Pavia (29 km; 963,66 mln €), è suddiviso in una prima tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele (11 km), finanziata in parte coi fondi del PNRR, in fase di progettazione esecutiva, e il quadruplicamento Pieve Emanuele-Pavia (18 km), di cui è stato completato il progetto definitivo.

Per la tratta Voghera-Tortona (16 km; 600 mln €) è stato completato il dibattito pubblico ad aprile 2023. Gli interventi di PRG e ACC nella stazione di Tortona (103,67 mln €) sono in esecuzione.

Per il quadruplicamento da Pavia a Voghera è in corso la progettazione di fattibilità tecnico-economica, con fabbisogno finanziario.

Benefici

Il potenziamento della tratta Milano-Pavia-Voghera-Tortona ha l'obiettivo di separare i traffici suburbani e regionali da quelli di lunga percorrenza e merci, di incrementarne la capacità e gli indici di regolarità, assicurando la riduzione delle interferenze negli impianti anche in prospettiva dell'apertura del Terzo Valico dei Giovi.

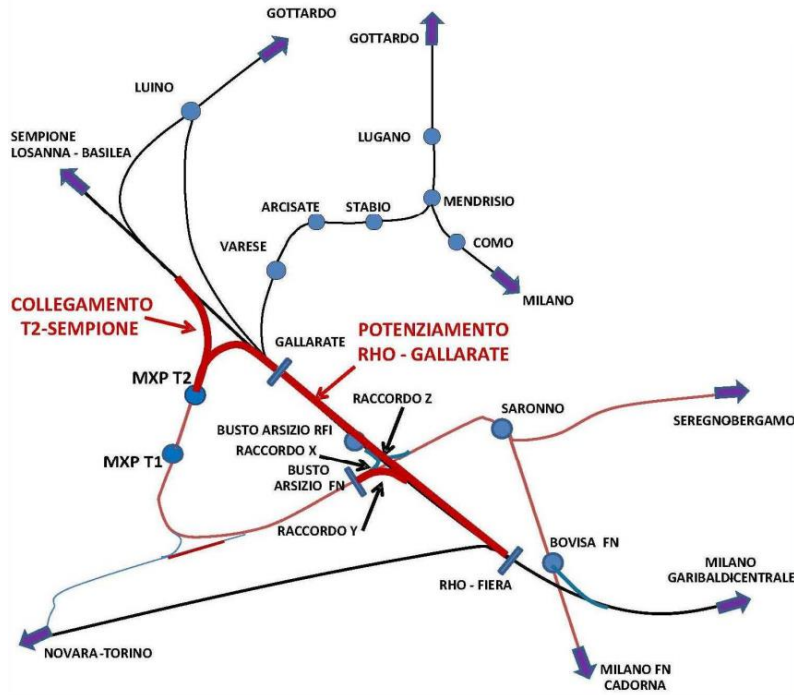
Azioni

Rispetto alla richiesta del territorio di far ricadere anche la realizzazione del quadruplicamento del terzo tratto Pavia-Voghera sotto le competenze di uno dei due commissari straordinari delle altre due tratte Milano Rogoredo-Pavia e Voghera-Tortona, non ci sono stati progressi.

5



Opera
COLLEGAMENTO FERR. MALPENSA
TERMINAL 2 - GALLARATE



Costo	258	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2025	
Criticità	-	
Doc. programmazione	PRMT Regione Lombardia; CdP Ferrovienord; Piano Marshall di Regione Lombardia	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
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 costruzione di una nuova stazione ferroviaria al Terminal 2 e 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. Il cronoprogramma del progetto prevede circa 3 anni di lavori.

L'opera è completamente 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.

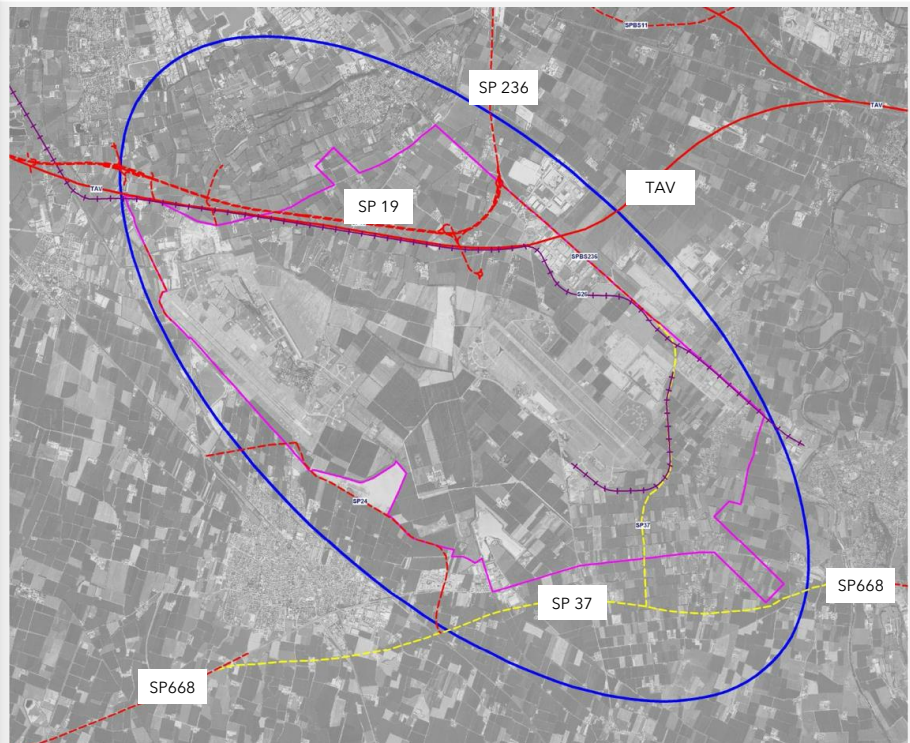
Azioni

Il lavori sono stati avviati da inizio 2023, con un avanzamento di circa il 25%. Vista la rilevanza dell'intervento, un'attenzione specifica va posta al controllo puntuale del rispetto dei tempi di realizzazione: è molto importante che l'opera sia resa disponibile per il territorio entro l'avvio delle Olimpiadi Milano-Cortina 2026.

6



Opera
SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI BRESCIA MONTICHIARI



Costo	100	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2030	
Criticità	Politiche-Finanziarie	
Doc. programmazione	Piano Sviluppo Aeroportuale 2030	

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo MIGLIORARE LA CONNETTIVITA' VERSO L'ESTERNO

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. Il suo Masterplan o Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 prevede investimenti per oltre 100 mln €, destinati per lo più a migliorare la logistica. Le opere principali previste nel piano sono l'allungamento della pista di 460 metri (così da arrivare a 3,5 km) e 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: in particolare la riqualificazione della SP 37, che comporterà la modifica del tracciato e la realizzazione di una serie di rotonde, per migliorare il livello di servizio dell'arteria. Il progetto guarda ad un complessivo efficientamento dello scalo, mirato al potenziamento del suo ruolo nell'ambito del traffico cargo, ma anche all'eventualità di assorbire nel lungo termine la domanda di traffico passeggeri in crescita in Lombardia. A settembre 2023 il piano di sviluppo ha ottenuto l'approvazione del Decreto di compatibilità da parte del Ministero dell'Ambiente. Dovrà adesso essere avviata da parte di ENAC e società di gestione la procedura di Intesa Stato-Regione per la compatibilità urbanistica del progetto.

Benefici

L'efficientamento dello scalo Gabriele D'annunzio di Montichiari (quinto in Italia per volumi merci trasportati e primo per prodotto postali) servirà a renderlo più funzionale rispetto al tessuto imprenditoriale bresciano e del nord-est, proiettandolo come polo cargo di livello europeo.

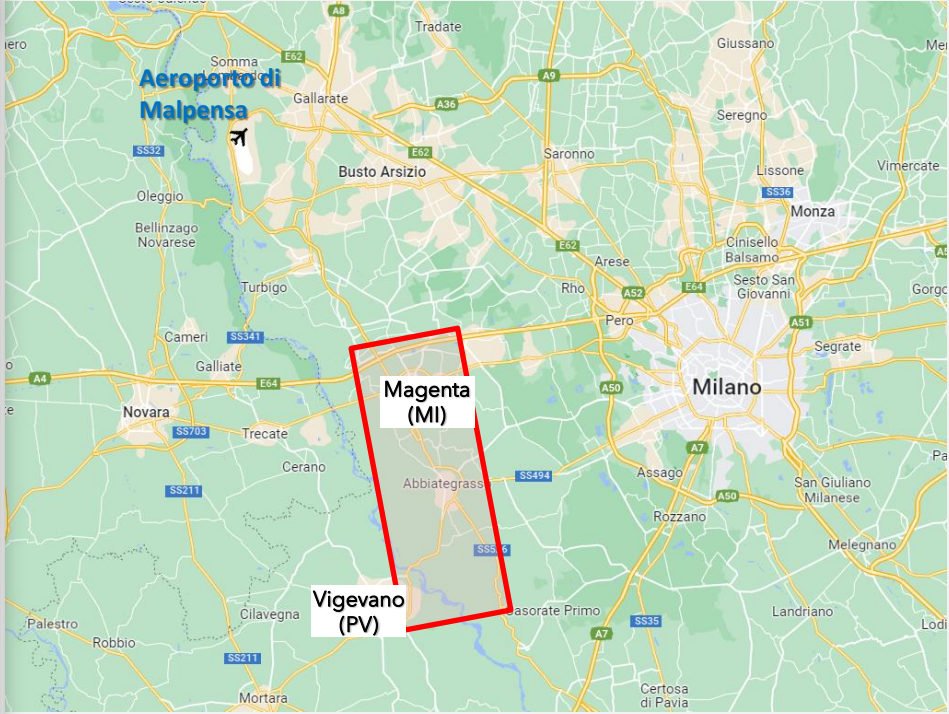
Azioni

Gli imprenditori del territorio chiedono 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.

7



Opera
**POTENZIAMENTO MAGENTA-
VIGEVANO-TANG. OVEST DI MILANO**



Costo	353	Mln € (tratte A e C)
Copertura	100	%
Fine lavori	2028	
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 CONNETTIVITA'
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; tratta B da Albairate alla tangenziale ovest di Milano; tratta C da Albairate a Vigevano (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 agevolare 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 in corso e lavori con appaltabilità prevista a marzo 2025;
- tratta C, costo 169 mln, progettazione esecutiva in corso e lavori con appaltabilità prevista inizio 2024;
- tratta B di completamento, previsto a inizio 2024 l'avvio della progettazione preliminare.

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.

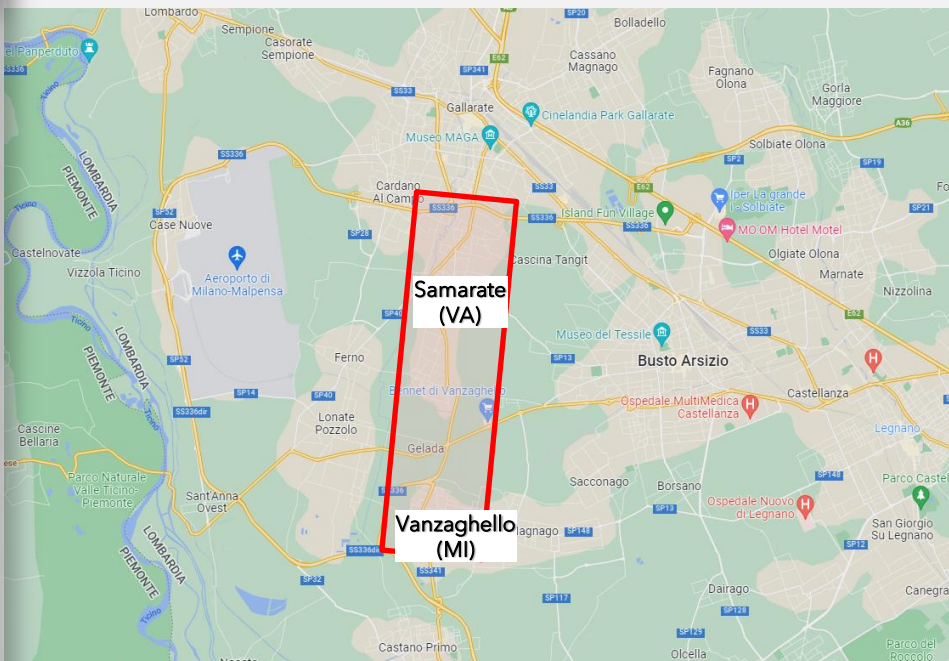
Azioni

- 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.

8



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. PRELIMINARE/
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
VERSO L'ESTERNO

Descrizione

L'intervento prevede un collegamento agevolato tra le aree del basso varesotto e nord milanese con l'aeroporto di Malpensa. Il tracciato, ipotizzato nel progetto preliminare, presenta un'estensione complessiva di circa 9 km, con 8 svincoli a due o più livelli sfalsati. L'intero intervento è diviso in due tratti: il primo che collega l'autostrada A8 e la SS 336 (la cosiddetta bretella di Gallarate) e il secondo che unisce, in variante rispetto al tracciato della SS 341, la SS 336 in territorio di Gallarate e il comune di Vanzaghelo, 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 - ciascuna con 2 corsie per senso di marcia, oltre alla corsia di emergenza - per una larghezza totale di 22,50 m. La variante della SS 341 è progettata invece come strada extraurbana secondaria, con piattaforma di tipo C1, costituita da una carreggiata singola, con una corsia per senso di marcia, per una larghezza totale di 10,50 m.

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. Nel corso del 2022 si è svolta la gara d'appalto per l'esecuzione delle opere relative alla Bretella di Gallarate (224 mln €, completamente finanziata) e i lavori sono stati avviati a novembre 2023.

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

Occorre prevedere l'aggiornamento del progetto definitivo della variante di Samarate, del costo stimato di 366 mln €. Sono ad oggi disponibili 2,5 mln€ per la progettazione. Le rimanenti somme sono da reperire all'interno del nuovo Contratto di Programma ANAS.

9



Opera
COSTRUZIONE NUOVO PONTE DELLA BECCA



Costo	167	Mln €
Copertura	7%	
Fine lavori	-	
Criticità	Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione	Programmazione provinciale	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA' 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, che però va adeguato al nuovo codice degli appalti. Il nuovo ponte dovrebbe essere a cassone, in parte ad arco e in parte a trave, con 3 campate di luce di 200 metri e un impalcato a sezione variabile. La costruzione, da avviare dopo le altre due fasi progettuali, dovrebbe richiedere circa 3 anni.

Benefici

Secondo uno studio dell'università di Pavia, i costi che derivano dalla mancata realizzazione di questa infrastruttura annualmente pari a 42 mln €, sono nettamente superiori a quello dell'opera stessa. Il nuovo ponte alleggerirebbe il passaggio del traffico pesante da Belgioioso e diminuirebbe i costi di trasporto dell'economia locale; inoltre, diminuendo i percorsi del traffico pesante, ridurrebbe anche l'inquinamento ambientale. Il ponte della Becca originario vedrebbe una sua naturale evoluzione come via ciclo-pedonale e come monumento storico dell'archeologia industriale.

Azioni

E' indispensabile individuare le risorse necessarie sia per il proseguo della progettazione (definitiva e esecutiva), sia per la costruzione. A tale scopo, i portatori di interesse chiedono che l'infrastruttura venga inserita nel nuovo Contratto di Programma dell'Anas, nonché che venga individuato un commissario straordinario per velocizzarne l'iter attuativo.

10



Opera
POTENZIAMENTO LINEA
MILANO-SONDRIO-TIRANO



Costo	107	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	DPCM 8 set 2023 Opere Milano Cortina; DPCM Commissariamento	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE/
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
OLIMPIADI
MILANO-CORTINA 2026

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 sede 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;
- 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.

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.

Benefici

L'intervento permetterà di migliorare l'accessibilità di diverse stazioni lungo il percorso, nonché 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.

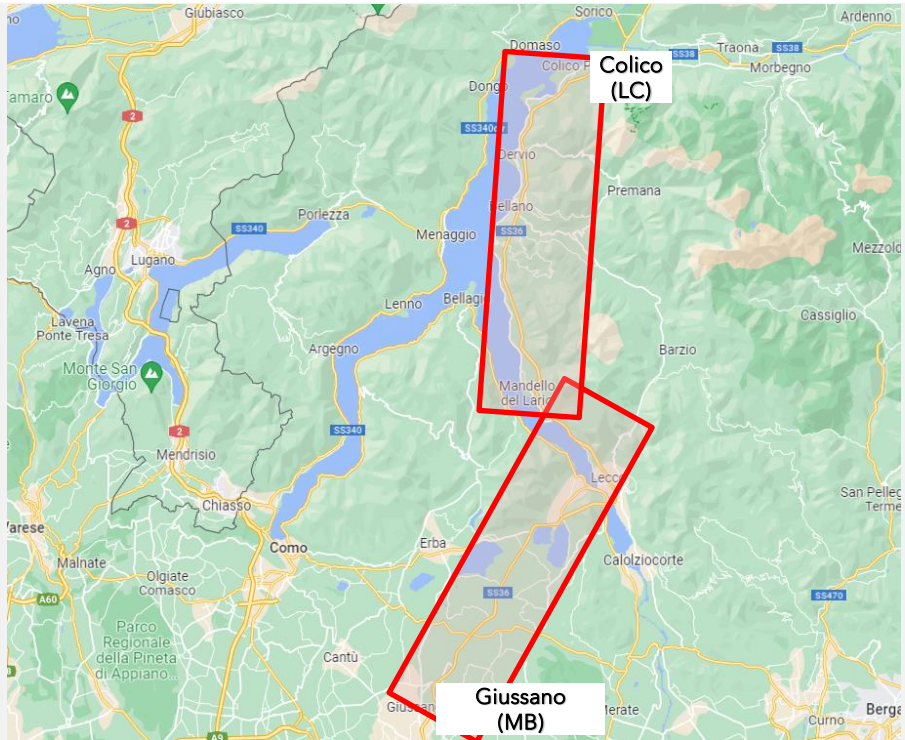
Azioni

Per la parte dei lavori relativa alla soppressione dei passaggi a livelli insistenti sulla SS 38 è stato designato un Commissario ad acta con lo scopo di velocizzarne la realizzazione.

11



Opera
POTENZIAMENTO GIUSSANO-COLICO (SS 36)



Costo	222	Mln € (tratti quantificati)
Copertura	100	% (tratti quantificati)
Fine lavori	2026	
Criticità	Tecniche	
Doc. programmazione	Decreto Olimpiadi (alcuni tratti)	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
**PROGETTAZIONE/
LAVORI IN CORSO**

Macro obiettivo
**OLIMPIADI
MILANO-CORTINA 2026**

Descrizione

La principale via per le Olimpiadi 2026, che collega le province di Milano, Monza e Brianza, Lecco e Sondrio, necessita di interventi urgenti di potenziamento e messa in sicurezza, anche a causa dei sostenuti volumi di traffico che quotidianamente si registrano. Il Decreto Olimpiadi 7 dicembre 2020, e successivi aggiornamenti, individua alcune opere puntuali che riguardano la SS 36 da realizzare entro la data dell'importante evento mondiale:

- Messa in sicurezza della tratta Gussano-Civate: costo stimato 74,4 mln €
- Adeguamento a tre corsie del ponte Manzoni di Lecco, mediante la realizzazione della corsia Sud (Lecco-Pescate): costo stimato 35,6 mln €
- Potenziamento dello svincolo in località Piona: costo stimato 8,2 mln €
- Potenziamento dello svincolo in località Dervio: costo stimato 48,5 mln €
- Consolidamento della galleria "Monte Piazzo": costo stimato 55,3 mln €

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 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, potranno far superare le forti criticità attuali, migliorandone la fruibilità e il livello di sicurezza e contribuendo inoltre alla riduzione della congestione e del carico ambientale.

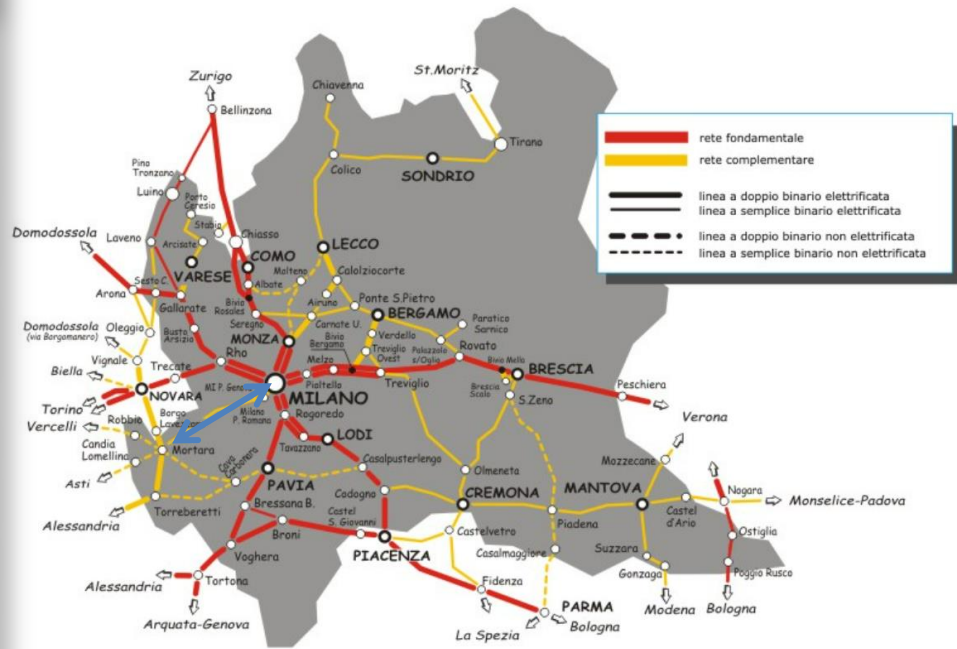
Azioni

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

12



Opera
COMPLETAMENTO RADDOPPIO
LINEA MILANO-MORTARA



Costo	798	Mln €
Copertura	60	%
Fine lavori	-	
Criticità	Finanziarie	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROG. PRELIMINARE/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 sarà costruito 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. Inizialmente l'intervento, del costo complessivo di circa 120 mln €, era stato inserito nel PNRR, ma attualmente ne risulta stralciato. La revisione del progetto ha fatto innalzare i costi a circa 280 mln, che risultano ora tutti da reperire. L'ipotizzata prima scadenza per questa tratta al 2026 risulta ora non più rispettabile. Anche per la tratta tra Abbiategrasso e Mortara si dovrà aspettare oltre il 2026: risulta in corso la progettazione preliminare, con un costo stimato di 323 mln €.

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.

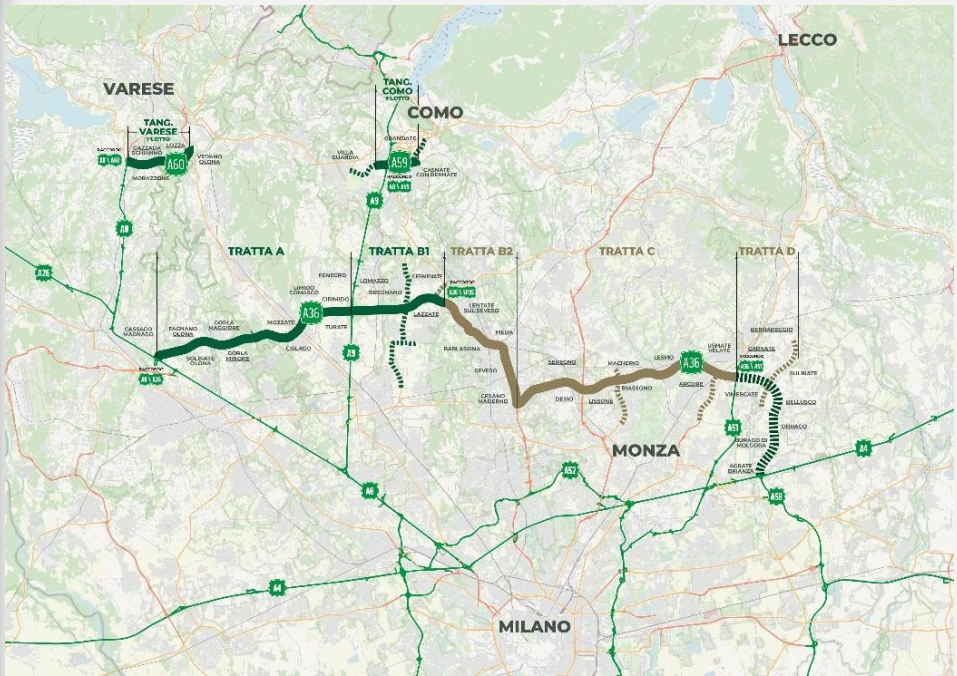
Azioni

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.

13



Opera
COMPLETAMENTO PEDEMONTANA LOMBARDA



Costo	1.259	Mln € (tratte B2 e C)
Copertura	100	% (tratte B2 e C)
Fine lavori	2027 (tratte B2 e C)	
Criticità	Politiche/Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione	Accordo di Programma Regione Lombardia; DEF 2022	

Rilevanza REGIONALE

Stato
PROG. PRELIMINARE/ LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
CONGESTIONE, CONNESSIONE INTERNA, ACCESSIBILITÀ

Descrizione

Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo ha uno sviluppo complessivo di 157 km: un asse autostradale (67 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 (20 km); un sistema di “opere connesse” e “opere di viabilità locale”, per un totale di 21 interventi e uno sviluppo complessivo di 70 km, al fine di migliorare la connessione con la rete della viabilità ordinaria, principale e secondaria. Dal 2015 sono completate e utilizzabili le tratte A e B1 (da Cassano Magnago a Lentate sul Seveso) e i primi lotti delle tangenziali di Como e Varese. Per le tratte B2 e C (importo complessivo di 1.259 mln €) il Contraente Generale individuato ha consegnato il progetto esecutivo a settembre 2023, mentre a inizio 2024 ha avviato le attività preliminari. 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 e prevalentemente in trincea.

Benefici

Attraverso la realizzazione della Pedemontana Lombarda si intende alleggerire l’attuale sistema tangenziale di Milano, mediante la realizzazione 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.

Azioni

Il territorio chiede che siano completate anche le tangenziali di Como e Varese, e utilizzabili senza pedaggio. Anche alla luce della realizzazione della tratta D “breve”, si chiede sia garantita la realizzazione delle opere complementari (ad esempio per Bergamo TRBG01, TRBG03 Dorsale dell’Isola, sistemazione SP 183).

14



Opera
AUTOSTRADA REGIONALE
BERGAMO-TREVIGLIO



Costo	555	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2028	
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

L'intervento è stato ipotizzato per interconnettere il sistema viabilistico pedemontano con la Brebemi, da qui l'acronimo IPB, ma anche per fluidificare i collegamenti stradali in direzione verticale a sud del capoluogo di provincia. È evidente che se la tratta D della Pedemontana lombarda dovesse subire delle modifiche rispetto al progetto originale (che ne attesta l'arrivo a Osio Sotto), anche per questa opera ci sarebbero degli aggiustamenti di raccordo con l'A4.

Il progetto preliminare prevede la costruzione di un'autostrada a 2 corsie per senso di marcia oltre a corsia di emergenza, con un sistema free-flow di pedaggiamento.

A marzo 2022 è stato approvato da Regione Lombardia il progetto di fattibilità tecnico-economica e un finanziamento di 146 mln €; il restante importo è coperto da finanza di progetto. È in corso di redazione la progettazione definitiva dell'autostrada da parte dell'affidatario. Seguirà la Conferenza di Servizi di competenza regionale per l'approvazione del progetto definitivo, che si svolgerà in concomitanza con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale e successiva sottoscrizione della convenzione di concessione.

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

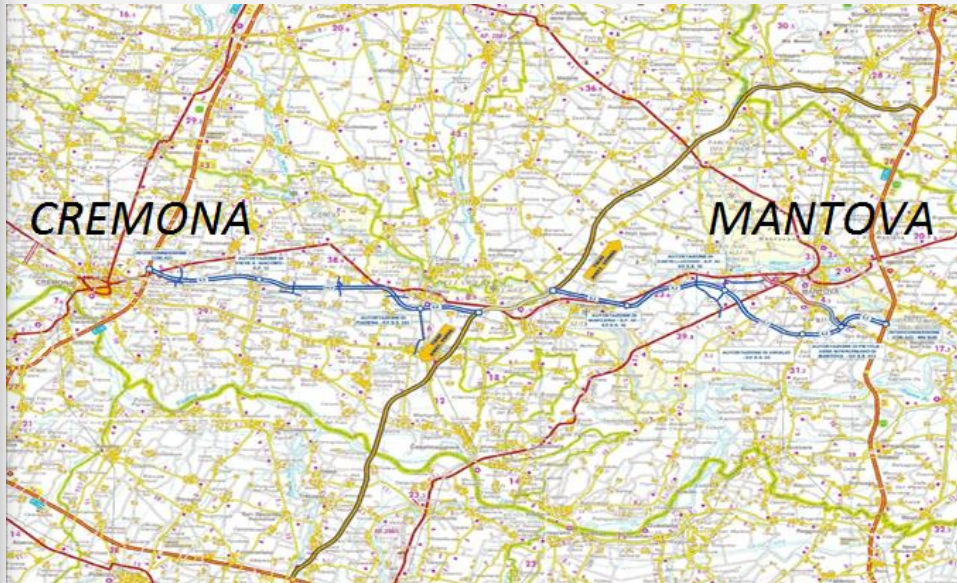
Sono stati avviati da parte di Regione Lombardia alcuni tavoli tecnici territoriali con i Comuni interessati dall'opera, al fine di raccogliere proposte di ottimizzazione e miglioramento di inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale esistente.

Sono state poi coinvolte le organizzazioni professionali agricole, per un confronto su ottimizzazioni progettuali, nonché per definire un Protocollo d'intesa in materia di espropri.

15



Opera
REALIZZAZIONE AUTOSTRADA REGIONALE CREMONA-MANTOVA



Costo	1.083	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2030	
Criticità	Finanziarie	
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 2021 nell'ambito della definizione del Piano Marshall di ripresa dopo il Covid questo ente ha assegnato all'opera 109,8 milioni di euro; il restante importo sarà coperto da finanza di progetto. Il contenzioso 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. I tempi di realizzazione sono stimati in 5 anni (uno per gli espropri e quattro per la realizzazione).

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 potranno essere realizzati per il territorio.

16



Opera
MILANO SMISTAMENTO: UPGRADING E NUOVO TERMINALE



Costo	1.239	Mln €
Copertura	68	%
Fine lavori	2026	
Criticità	Tecniche (bonifiche)/Finanziarie	
Doc. programmazione	PNRR-PNC; CdP RFI 2022-26; DEF 2022	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROG. ESECUTIVA /LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI

Descrizione

Per Milano Smistamento (oggi circa 12.000 treni/anno) è prevista la realizzazione di un nuovo terminal, che sarà gestito da TerAlp (Terminal AlpTransit), una società costituita tra il Mercitalia Logistics (Gruppo FS) e la società svizzera Hupac. Questo progetto, come l'ampliamento del terminal di Brescia, può contare su un cofinanziamento svizzero deliberato dall'Ufficio Federale dei Trasporti (circa 67 milioni di euro). L'obiettivo è rilanciare questo hub intermodale per facilitare il traffico delle merci tra l'Italia e l'Europa attraverso il territorio elvetico, arrivando per il 2024 ad una potenzialità di 22 coppie di treni al giorno, secondo lo standard europeo. È previsto che RFI si occupi dell'attrezzaggio tecnologico e delle opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale, per un totale di 22 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.

Azioni

Milano Smistamento è posizionato all'incrocio di due importanti Corridoi europei, Mediterraneo in direzione est-ovest e Mare del Nord-Reno-Mediterraneo in direzione nord-sud. In esso gravita il maggior numero di treni merci del bacino milanese. Il rispetto dei tempi realizzativi programmati risulta molto rilevante per l'economia di tutto il territorio regionale e non solo.

17



Opera
POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE SCALO MERCI DI BRESCIA



Costo	82	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	Politiche (Urbanistiche)	
Doc. programmazione	PNRR-PNC; CdP RFI 2022-26	

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 della rete TEN-T) è richiesto, tra gli altri, l'intervento di potenziamento dello scalo di Brescia (oggi 7.000 treni/anno). 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.

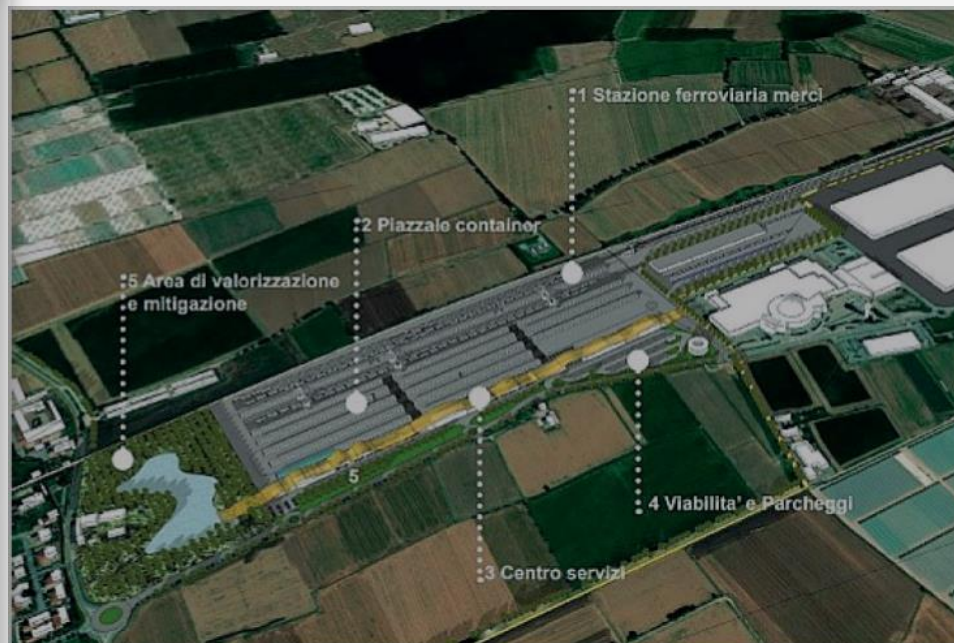
Azioni

Rfi ha lanciato la gara per un primo pacchetto di interventi del valore di 30 milioni di euro, finanziati anche con i fondi del PNRR. I lavori sono stati quindi assegnati a luglio 2023.

18



Opera
CENTRO INTERMODALE BERGAMO /
SCALO MERCI FERROVIARIO



Costo	300	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	-	
Criticità	Politica	
Doc. programmazione	-	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROG. PRELIMINARE

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI

Descrizione

I territori intorno alla Brebemi risultano sempre più a vocazione logistica. In questa direzione va una proposta arrivata da parte del Gruppo MSC, tra i primi vettori marittimi al mondo nel trasporto container, per la realizzazione di un nuovo centro intermodale nel comune di Cortenuova, nella bassa bergamasca.

La proposta riguarda un intervento che punta a costruire un'infrastruttura per lo scambio di merci tra gomma e ferrovia su un'area di circa 350/400 mila metri quadrati. Il progetto prevede lungo la linea ferroviaria Milano-Venezia, a cinque chilometri dall'autostrada Brebemi e vicino all'aeroporto di Orio al Serio, la costruzione di una stazione con 9 binari (sfruttando anche quelli preesistenti delle ex acciaierie), un'area di carico e scarico con binari dedicati, parcheggi per ospitare i container, un centro servizi (con control room, uffici e officine) e un'area naturalistica con un laghetto in prossimità della frazione di Santa Maria del Sasso.

L'investimento previsto sarà sostenuto dai due soci della Cortenuova Freight Station, ossia MedLog (Gruppo MSC), che ha il 60% della società, e Vitali spa, che ha il restante 40%, mentre lo snodo ferroviario sarà realizzato da Rfi. Gli enti coinvolti stanno analizzando la bozza del protocollo d'intesa stilata da RFI.

Benefici

Per la maggiore sostenibilità del sistema dei trasporti è necessario puntare su infrastrutture che incentivino lo shift modale dalla gomma al ferro. La proposta di MSC 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.

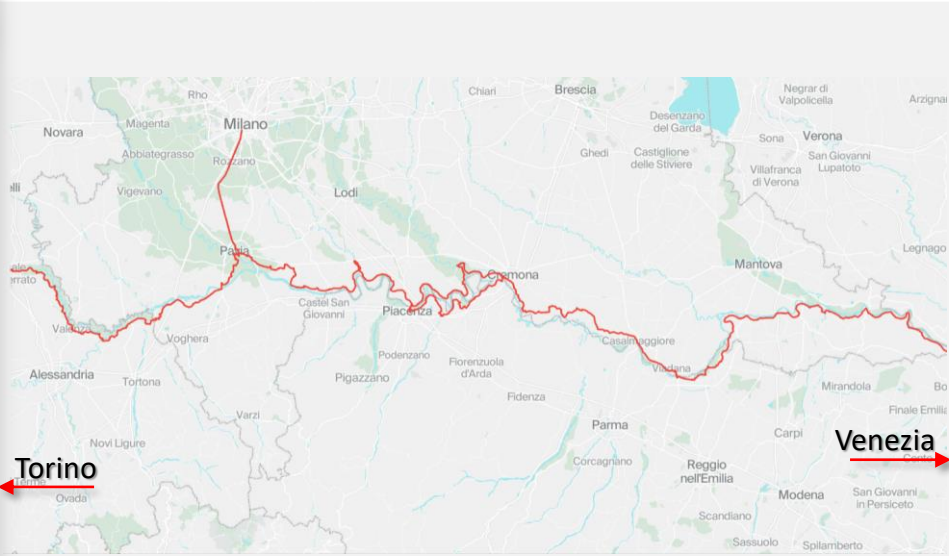
Azioni

Questa proposta sposa le richieste degli imprenditori bergamaschi di disporre sul territorio di un centro intermodale, anche rispetto alla chiusura dello scalo merci della stazione di Bergamo.

19



Opera
CICLOVIA VENTO
(VENEZIA-TORINO)



Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
**PROG. DEFINITIVA/
LAVORI IN CORSO**

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI

Descrizione

La ciclovia 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. Regione Lombardia negli ultimi due anni ha stanziato circa 90 mln € per i vari tratti in cui la ciclovia è suddivisa nel territorio lombardo. Nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024 sono assegnate all'intera ciclovia 67,62 mln €, che arrivano dal PNRR e dal DM n. 517/2018. Per le tratte che corrono lungo il Po, la Regione Lombardia ha assegnato ad AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po) la progettazione definitiva ed esecutiva e l'esecuzione dei lavori, mentre per la tratta da Milano a Pavia, che corre lungo l'alzaia del Naviglio Pavese, è il Consorzio Est Ticino Villosesi a progettare e realizzarla.

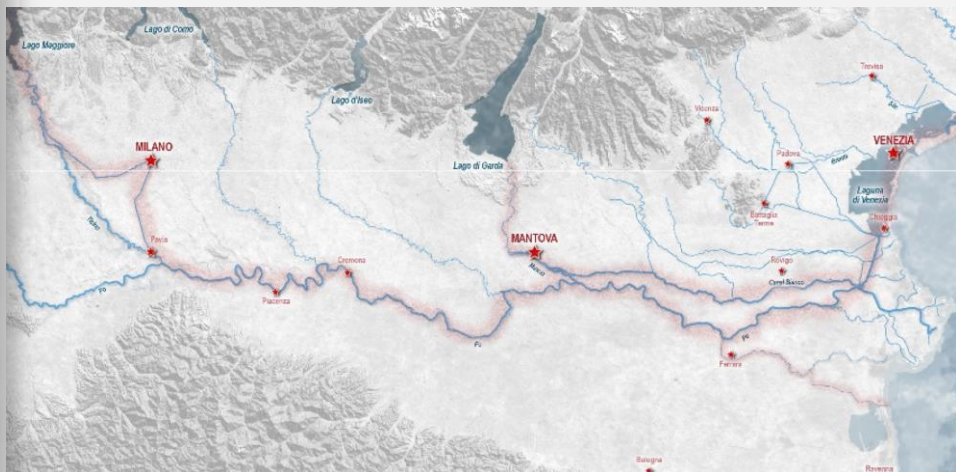
Benefici

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 ciclovia 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.

Costo	91	Mln € (per i tratti lombardi)
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Legge di Stabilità 2016; Piano Marshall di Regione Lombardia; Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024; PNRR-PNC	



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 Tartaro-Canalbiano 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, al fine di 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). Avvio lavori nel 2023 e fine lavori 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. Ciclovía VENTO, Venezia-Torino).

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

Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)

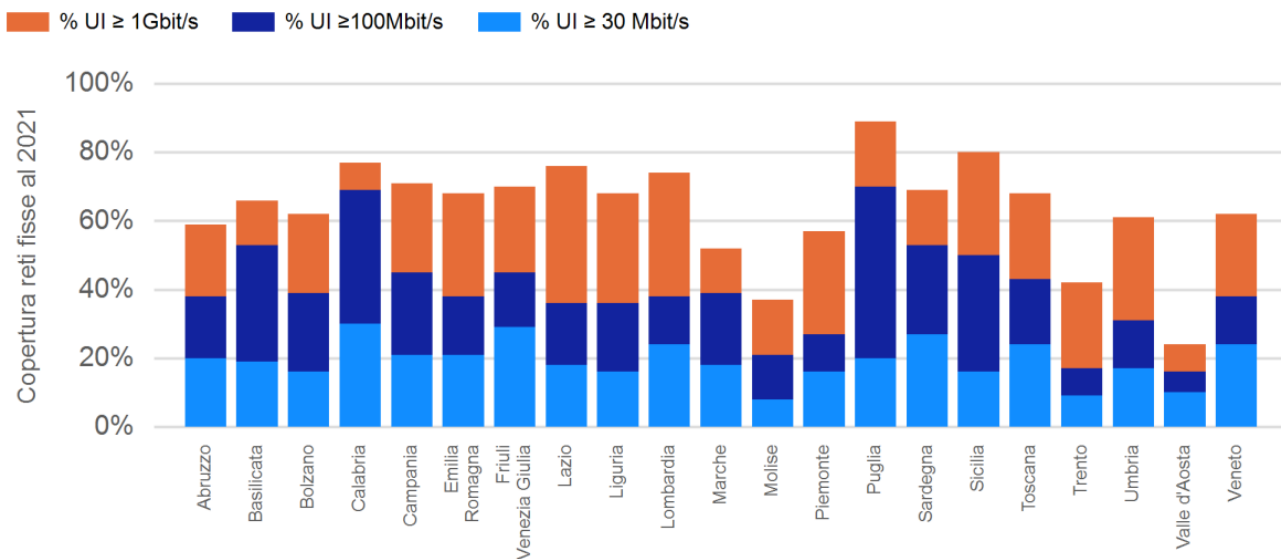
- Premessa
- La strategia italiana per la BUL





Le reti a Banda Ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini. Le prestazioni in termini di velocità e di qualità della connessione che l'utenza richiede aumenta nel tempo in maniera proporzionale alla crescita dei bisogni di comunicazione, conseguenza della trasformazione digitale della società e delle imprese. Tuttavia, la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi ed ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette «aree di mercato».

Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, la Commissione europea ha definito gli obiettivi di copertura e prestazioni della rete fissa e della rete mobile, aumentati nel corso degli anni in relazione alle nuove esigenze di comunicazione, condivisi da tutti gli Stati membri e che quindi impegnano i singoli Stati a sviluppare strategie, piani, normative per supportare direttamente o indirettamente gli interventi anche nelle «aree a fallimento di mercato».



Nel corso degli anni, anche il Governo italiano ha sviluppato e rivisto la propria strategia per lo sviluppo della BUL: ora l'obiettivo è di garantire una connettività ad almeno 1 Gigabit a tutte le famiglie e una copertura 5G nelle zone abitate (in linea con gli obiettivi al 2030 della Commissione europea).

Al 2021, il 74% delle unità immobiliari (UI) della regione Lombardia risulta essere servito ad una velocità di almeno 30Mbit/s. In particolare, il 50% delle UI è servito ad almeno 100 Mbit/s, mentre il 36% ad almeno 1 Gbit/s.



Attualmente, sono in corso gli interventi avviati a seguito delle seguenti strategie:

- **2015 - Piano Aree Bianche**
- **2021 - Strategia italiana per la BUL «Verso la Gigabit Society»**
- **2023 - Strategia italiana per la BUL 2023-2026.**

Al 2026 si prevede per la regione Lombardia la seguente ripartizione delle coperture di **RETI FISSE** delle unità immobiliari:

- il 64,0% delle unità immobiliari sarà servito da operatori privati con reti in grado di assicurare una velocità di almeno 1 Gbit/s;
- il 26,0% è interessato dall'intervento di infrastrutturazione pubblico nell'ambito del Piano BUL Aree Bianche;
- il 10,0% sarà interessato dal piano Italia a 1 Giga, attuato da Infratel Italia nell'ambito del PNRR.

Alla stessa data si prevede per il territorio lombardo la seguente ripartizione della copertura di **RETI MOBILI**:

- il 87,0% del territorio sarà coperto da reti mobili in grado di assicurare una velocità di download di almeno 30Mbit/s;
- il 10,6% del territorio sarà coperto da reti mobili in grado di assicurare una velocità di download tra 2 e 30Mbit/s;
- il restante 2,4% del territorio risulterà privo di copertura.



LA STRATEGIA ITALIANA PER LA BUL - 2015

Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, la realizzazione e gestione di un'infrastruttura, che rimane di proprietà pubblica, nelle cosiddette «aree bianche» da parte di un concessionario selezionato attraverso bando di gara. L'obiettivo della strategia è **portare Internet veloce** (almeno 30 Mbit/s in download) a circa 9,6 mln di Unità Immobiliari (circa 14,3 mln di abitanti) **nelle aree** cosiddette a **«fallimento di mercato» in 7.632 comuni** e una connettività **over 100 Mbit/s alle sedi della PA e alle aree industriali ricadenti in tali aree**. L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi, al concessionario **Open Fiber**.

I lavori previsti, che comprendono la realizzazione di infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s (FTTH) per l'83% delle unità immobiliari e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%, avrebbero dovuto concludersi nel 2020, ma **sono ancora in corso**.

A seguito di una serie di difficoltà, alcune delle quali operative (per es. la dilatazione dei tempi per l'ottenimento dei permessi e la mancanza di manodopera), si prevede la **chiusura dei lavori entro il 2024**.

Secondo l'ultimo dato disponibile (dicembre 2023), in Lombardia i servizi sono già disponibili in 1.116 comuni (su un totale interessati di 1.516) con 1.094.443 unità immobiliari commercializzabili, ma i servizi attivati riguardano solo 57.738 unità immobiliari (5%), evidenziando un livello di «take-up» del servizio di connettività ancora molto basso.

Territorio	N° comuni con UI in commercializzazione	N° UI in commercializzazione
Bergamo	207	207.194
Brescia	133	134.149
Como	108	113.133
Cremona	106	95.005
Lecco	63	60.788
Lodi	50	39.779
Mantova	59	87.901
Milano	84	78.042
Monza e della Brianza	42	49.692
Pavia	127	72.669
Sondrio	44	60.827
Varese	93	95.264
Lombardia	1.116	1.094.443

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infratel, dicembre 2023



La «Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society» di fatto anticipa l'obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.

Si compone di **7 piani/interventi**, di cui 2 già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e 5 nuovi piani, approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 ed **inseriti nel PNRR** (risorse previste \approx 6,7 Mld €), che agiscono a completamento dei piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni nelle «aree a fallimento di mercato».

I 5 nuovi piani (risorse PNRR):

- Piano Italia 1 Giga
- Piano Italia 5G backhauling
- Piano Italia 5G densificazione
- Piano Scuola connessa
- Piano Sanità connessa.

Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti e cinque i nuovi piani permettendo così l'avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026.

È stato **aggiudicato il 75% dei fondi** per poco più di 5 miliardi di euro, in gran parte concentrati nei Piani Italia 1 Giga e Italia 5G.

A questi piani, come nella precedente strategia, è associato un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e di aggiornamento della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità, fisse e mobili, come strategiche.

Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei nuovi **Piani Italia 1 Giga e Italia 5G** (backhauling e densificazione) dove **si concentrano le maggiori risorse previste dal PNRR** (rispettivamente 3,9 Mld € e 2 Mld €).

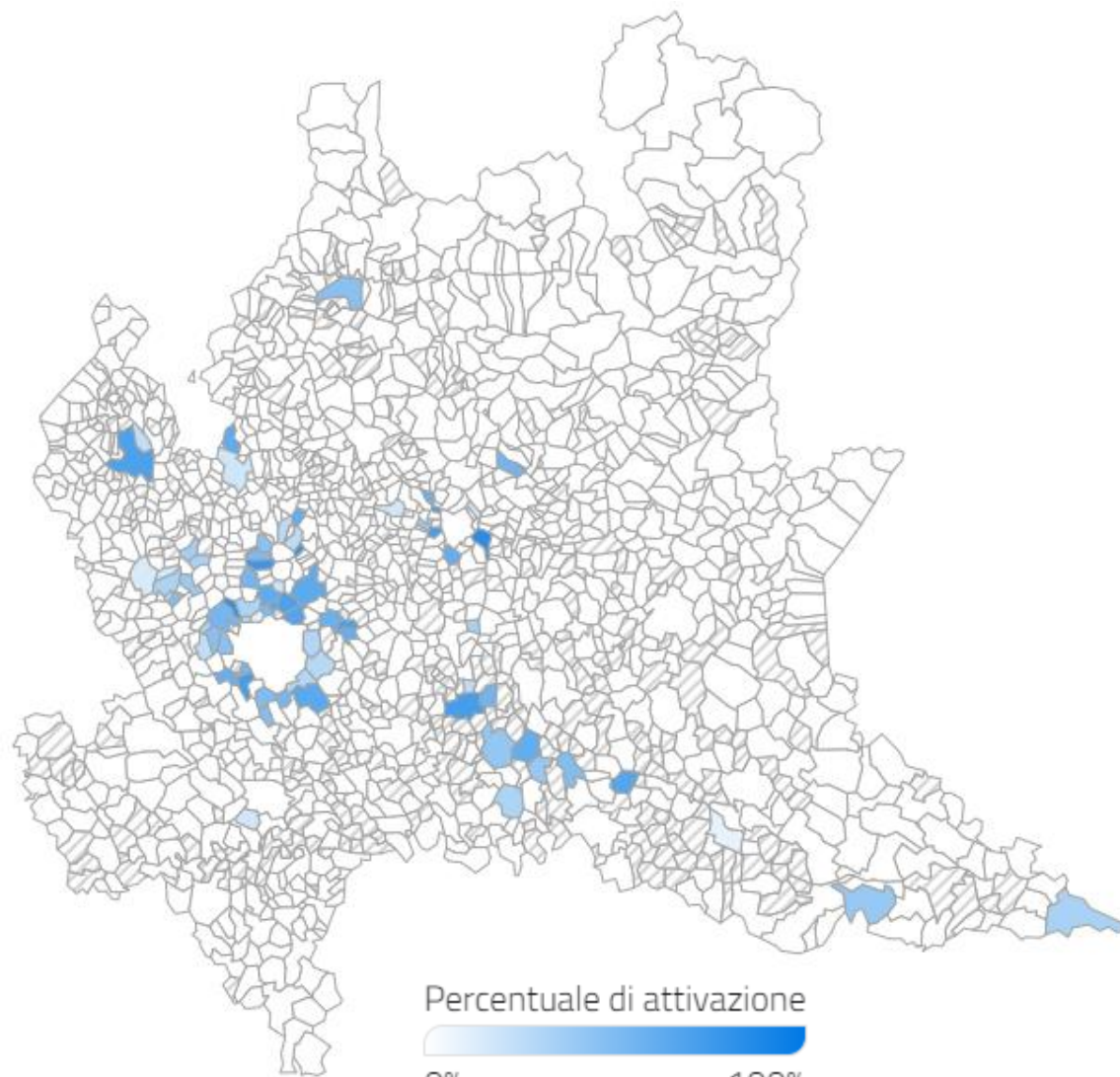
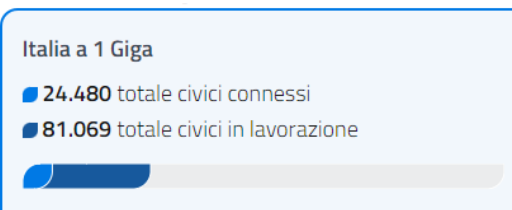
BUL 2021 - PIANO ITALIA 1 GIGA (PNRR)



Il Piano «Italia a 1 Giga» si pone l'obiettivo di fornire **connettività ad almeno 1 Gbit/s in download e 200 Mbit/s in upload** alle unità immobiliari coperte da una rete con velocità di connessione in download inferiore a 300 Mbit/s. Il numero totale di **civici oggetto dell'intervento** in Italia sono oltre 6 milioni, di cui il **5,8% in Lombardia**. L'operatore aggiudicatario in Lombardia è **Open Fiber**.

Territorio	N° civici a bando di gara	N° comuni
Bergamo	41.577	199
Brescia	27.223	157
Como	31.484	119
Cremona	20.218	47
Lecco	16.161	62
Lodi	12.827	37
Mantova	16.043	47
Milano	72.353	111
Monza e della Brianza	36.840	50
Pavia	48.492	130
Sondrio	14.175	63
Varese	59.615	110
LOMBARDIA	397.008	1.132

In Lombardia il Piano Italia a 1 Giga interessa 397.008 civici da bando, distribuiti in 1.132 comuni. Attualmente nella regione risultano **81.069 civici in lavorazione (20%)** in 307 comuni e **24.480 civici connessi (6%)** in 76 comuni.



Fonte: Infratel febbraio 2024

BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G BACKHAULING (PNRR)



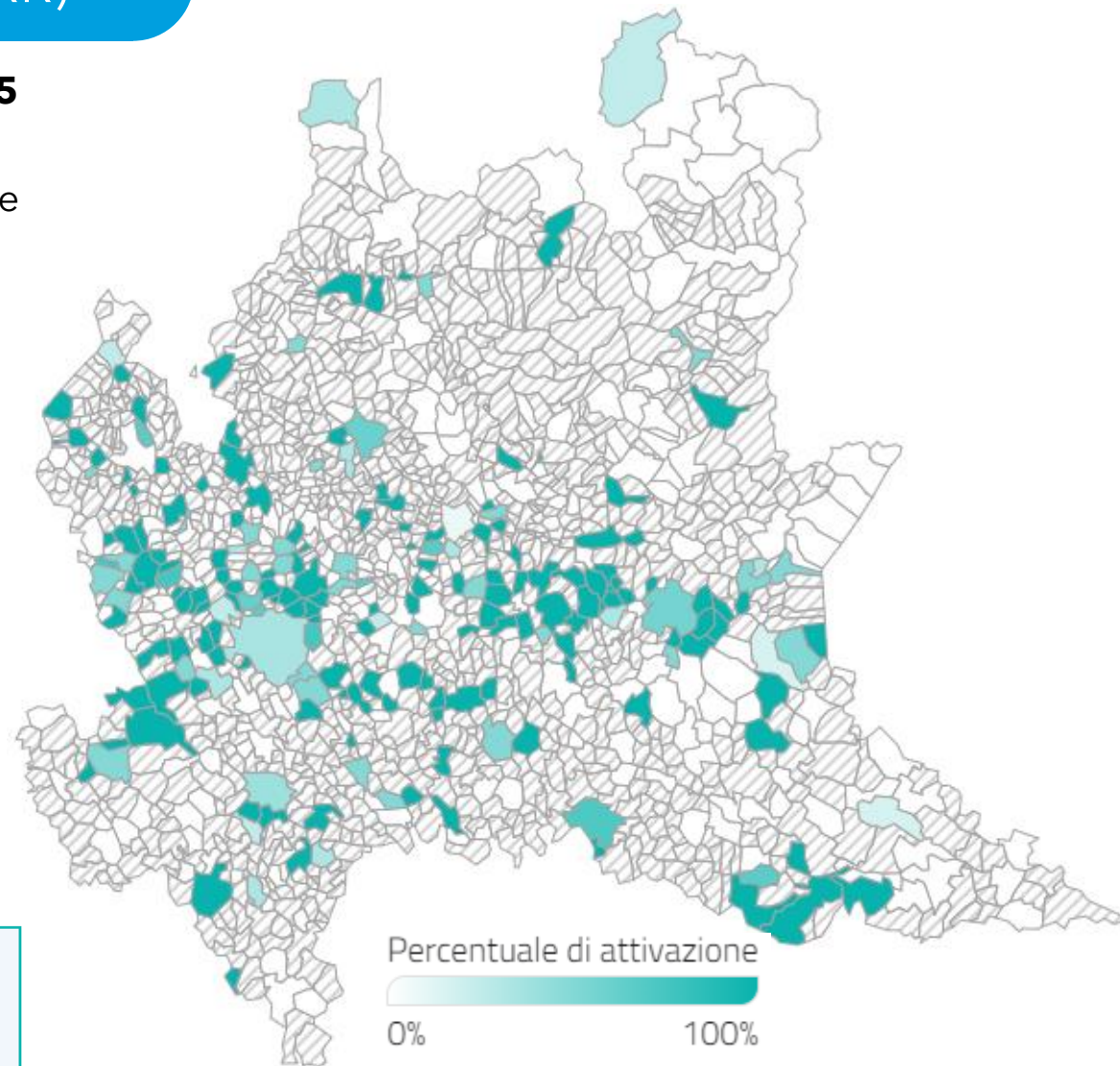
Il Piano «Italia 5G Backhauling» è finalizzato a riligare in fibra ottica **11.095 siti radiomobili esistenti** in Italia, **di cui il 7,9% in Lombardia.**

L'**operatore** aggiudicatario è **Tim** su tutto il territorio nazionale (valore contributo 725,1 milioni di euro).

Provincia	N° siti	N° comuni
Bergamo	96	66
Brescia	162	82
Como	55	35
Cremona	38	21
Lecco	29	18
Lodi	13	12
Mantova	37	25
Milano	200	65
Monza e della Brianza	57	28
Pavia	86	44
Sondrio	33	21
Varese	73	44
LOMBARDIA	879	461

In Lombardia, il piano prevede il riligamento in fibra ottica di **879 siti radiomobili** distribuiti in 461 comuni.

Attualmente in regione risultano 114 nuovi collegamenti di backhauling in lavorazione (13%) e 341 nuovi collegamenti di backhauling realizzati (39%).



Fonte: Infratel febbraio 2024

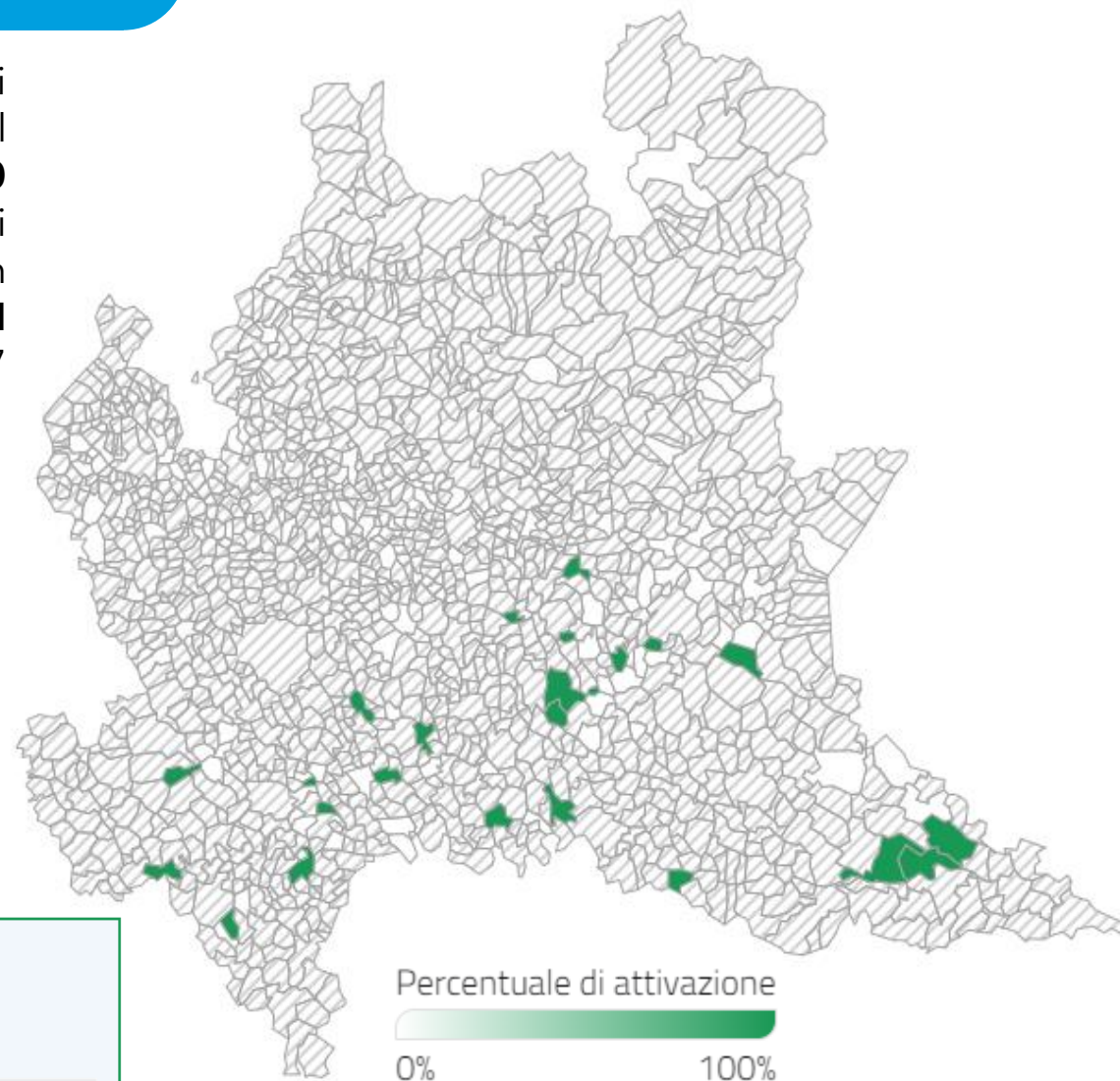
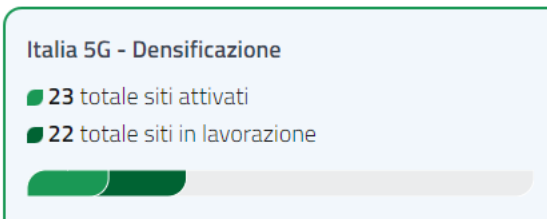
BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G DENSIFICAZIONE (PNRR)



Il Piano «Italia 5G Densificazione» prevede la realizzazione di nuovi siti radiomobili in 1.385 aree del Paese corrispondenti a circa 16 mila pixel(*) al fine di garantire la **velocità ad almeno 150 Mbit/s in downlink e 30 Mbit/s in uplink**, in aree in cui non è presente, né lo sarà nei prossimi cinque anni, alcuna rete idonea a fornire connettività a 30 Mbit/s in condizioni di punta del traffico. L'**operatore** aggiudicatario è **INWIT in RTI con TIM e Vodafone** su tutto il territorio nazionale (valore contribuito 345,7 milioni di euro).

Provincia	Nuovi siti (lavorazione e realizzati)	N° comuni
Bergamo	5	39
Brescia	11	46
Como	0	26
Cremona	5	7
Lecco	0	15
Lodi	5	15
Mantova	0	10
Milano	2	12
Monza e della Brianza	4	5
Pavia	10	33
Sondrio	0	1
Varese	3	24
LOMBARDIA	45	233

Attualmente in regione Lombardia risultano 22 nuove stazioni radio base in lavorazione e 23 nuove stazioni radio base realizzate.



Fonte: Infratel febbraio 2024



Per i piani precedentemente descritti - Progetto Aree Bianche (Strategia 2015), Piani PNRR reti ultraveloci BUL e 5G (Strategia 2021) - sono state rilevate alcune criticità con impatti sulle tempistiche previste per la realizzazione che ne hanno rallentato la messa in campo. Questo ha portato alla definizione di **una nuova Strategia Nazionale (Strategia italiana per la Banda Ultra Larga 2023-2026)**, illustrata e condivisa nel Consiglio dei ministri del 7 agosto 2023, frutto della consultazione con gli operatori di settore e del lavoro del Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale (CITD) presieduto dal Sottosegretario Alessio Butti, che intende contribuire alla digitalizzazione del sistema Paese, anche attraverso il rilancio del settore Telco, per rispondere alle necessità e bisogni di cittadini-utenti ed imprese, supportando l'offerta e la domanda di connettività e servizi innovativi.

La nuova Strategia è articolata partendo da **3 macro-obiettivi**, per passare poi a declinare **4 principi guida** e arrivare quindi a definire **4 aree di intervento**.

Macro-obiettivi

- Rilanciare il settore delle telecomunicazioni
- Completare i piani pubblici in corso e definire la loro evoluzione
- Favorire la diffusione di reti di nuova generazione e servizi innovativi

Principi guida

- Sostenere ciclo offerta/domanda di innovazione
- Neutralità tecnologica e complementarità tra servizi mobili e fissi
- Scalabilità e sostenibilità delle soluzioni compatibili con esigenze ambientali (transizione verde)
- Riduzione del *digital divide* tra aree metropolitane ed aree periferiche e rurali.



Aree di intervento

- Interventi **trasversali**, che intendono favorire l'intero sistema Telco
- Interventi per lo **sviluppo della connettività fissa**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
- Interventi per lo **sviluppo della connettività mobile**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività mobile di nuova generazione
- Interventi a **sostegno della domanda**, che mirano a favorire l'adozione della connettività fissa e mobile di nuova generazione da parte dell'utenza

Ogni area di intervento è articolata in cluster che raggruppano i vari interventi previsti: in totale si hanno **25 interventi**, con l'indicazione delle risorse previste e delle responsabilità, **raggruppati in 10 cluster**.

Il totale delle **risorse previste** ammonta a **2,8 miliardi di euro**, la maggior parte delle quali (2,4 miliardi di euro) già potenzialmente disponibili da varie fonti di finanziamento (quali, per esempio, PNRR, Piano Nazionale Complementare, fondi strutturali, fondi di sviluppo e coesione, risorse inerenti alla transizione green e alla sostenibilità ambientale e risorse relative al potenziamento delle reti transeuropee), mentre vanno reperiti ulteriori 400 milioni di euro.

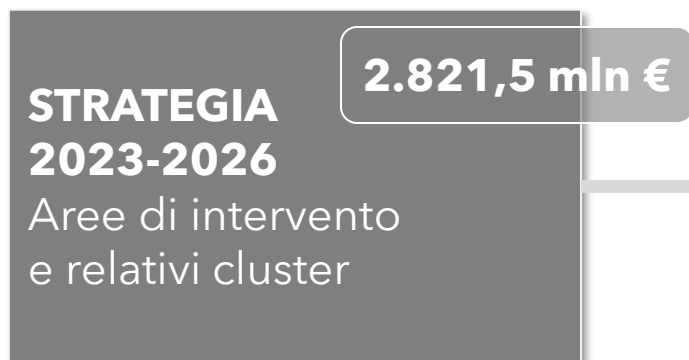
L'orizzonte temporale è coerente con gli obiettivi del PNRR, ma anche a quello dell'attuale legislatura.

Per quanto riguarda la Governance, la Segreteria tecnico-amministrativa del CITD svolgerà un'attività di «regia» e coordinamento della Strategia nel suo complesso, ivi inclusa la valutazione di eventuali criticità e l'implementazione di modifiche e sinergie tra i vari interventi, mentre ciascuna Amministrazione titolare degli interventi prevederà un'attività per il monitoraggio della loro attuazione.

È prevista la presentazione di uno stato di avanzamento dei vari interventi/misure ogni 60 giorni.



Dettaglio economico delle aree di intervento e dei relativi cluster della nuova Strategia BUL



AREA INTERVENTI TRASVERSALI

1.155 mln €

- Normativa, regolamentazione e incremento capacità operativa della PA e delle Telco (5 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (70 mln €)
- Supporto per infrastrutture strategiche (450 mln €)
- Innovazione di settore (630 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI FISSE

455 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo delle reti in settori prioritari (455 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI MOBILI

1.101,5 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo reti 5G di nuova generazione e servizi innovativi (1.100 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (1,5 mln €)

AREA INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA DOMANDA

110 mln €

- Comunicazione e sensibilizzazione (10 mln €)
- Stimolo all'adozione della BUL (100 mln €)

Considerazioni finali

- Le dinamiche in atto
- Il contributo del sistema camerale





La Lombardia è una **regione dall'economia forte**, spesso definita «locomotiva del Paese», la cui ricchezza prodotta contribuisce al valore nazionale per un quarto. Questo territorio rientra a pieno titolo tra le macroaree più sviluppate del continente, con un settore manifatturiero che sta dimostrando capacità adattive e resistenza anche in un quadro internazionale in progressivo peggioramento.

L'ossatura del sistema economico lombardo è fatta prevalentemente da **piccole e medie imprese**, largamente distribuite sul territorio, che hanno a disposizione **importanti infrastrutture di trasporto sia puntuali che di rete**. Grazie alla sua posizione e il suo attraversamento di **tre Corridoi della rete TEN-T**, due per i collegamenti nord-sud del continente (Scandinavo-Mediterraneo e Reno-Alpi) e uno per quelli est-ovest (Corridoio Mediterraneo), la Lombardia è destinata a svolgere una funzione rilevante a livello di logistica internazionale, di crocevia e luogo di snodo di molti itinerari a carattere europeo. La rete al suo interno è però caratterizzata da un'intensa domanda di mobilità e un'elevata congestione nelle aree urbane, che non sempre riesce a soddisfare con un buon livello di servizio le richieste di mobilità e logistica di cittadini e imprese.

Molte imprese lombarde sono rivolte al **commercio estero** (l'export lombardo rappresenta il 26% di quello nazionale): è quindi evidente che l'economia della regione sia molto influenzata dalle dinamiche in atto sul fronte internazionale. L'attuale **situazione geopolitica mondiale**, fatta di tensioni commerciali e sanzioni, di instabilità politica e conflitti, può avere impatti significativi sul settore della logistica, molto sviluppato in regione, che deve essere in grado di adattarsi rapidamente alle dinamiche in corso per garantire la continuità e l'efficienza delle catene di approvvigionamento.



I collegamenti verso l'Europa, soprattutto se stradali, sono fortemente condizionati dalla barriera fisica rappresentata dalle Alpi. Le criticità attuali che i **valichi alpini** stanno facendo registrare impongono costi aggiuntivi alle imprese italiane, con aumenti dei tempi di viaggio, necessità di un numero maggiore di autisti, etc. Ad oggi di fatto si registrano due chiusure, una totale (valico del Frejus) e una parziale (valico del Gottardo), nonché forti limitazioni di passaggio imposte dall'Austria (sui due valichi del Brennero e del Tarvisio). Si stima uno scenario che vede il costo della logistica salire del 25%, le imprese che esportano essere meno competitive e un possibile aumento del costo dei prodotti finali. Tenendo conto che solo i due valichi svizzeri del Sempione e del Gottardo hanno una prevalenza di traffico ferroviario, mentre rispetto al totale di tutta la barriera alpina, che vale oltre 180 milioni di tonnellate, il 70% del traffico avviene su strada, è evidente che anche questo può incidere sulla competitività delle imprese lombarde.

L'80% dei circa 24 miliardi affidati a Rete Ferroviaria Italiana dal PNRR è già in fase realizzativa. In tutto il Paese sono attivi oltre 4 mila cantieri, tra nuove opere e manutenzione delle linee esistenti. Questo pone evidentemente una problematica di gestione dei tanti **lavori in corso**, soprattutto sulle linee ferroviarie, ma non solo, e di una conciliazione necessaria, anche se non semplice, tra cantieri e circolazione dei treni merci e passeggeri.

L'evento mondiale che accenderà i riflettori sul nostro Paese, le **Olimpiadi Milano Cortina 2026**, è sempre più vicino. La sua organizzazione è impegnativa e necessita della collaborazione dei tanti soggetti coinvolti sul territorio. Si tratta di un evento molto intenso, in quanto distribuito sul territorio (due regioni e due province autonome) e con durata molto breve. Rilevante sarà il lascito (legacy) di questo evento, non solo in termini di infrastrutture e di impiantistica, ma anche di promozione del territorio a livello turistico. Milano Cortina genererà per ogni euro investito un ritorno tre volte superiore: gli investimenti in corso di 1,5 miliardi genereranno 4,5 miliardi di valore aggiunto.



In tale contesto, il sistema camerale lombardo, con in testa Unioncamere Lombardia, vuole **contribuire allo sviluppo della rete di trasporto e logistica della regione**, in accordo con le imprese territoriali che rappresenta e le istituzioni locali e centrali che programmano e finanziano la nuova infrastrutturazione, nonché la manutenzione dell'esistente.

Il **Programma Infrastrutture**, promosso e finanziato da Unioncamere italiana e messo in atto in regione da Unioncamere Lombardia, ha permesso lo sviluppo di differenti attività volte alla **conoscenza delle dinamiche in atto sotto diversi aspetti**, dalla logistica dei magazzini presenti in regione, alle potenzialità di crescita della mobilità elettrica per i cittadini, i turisti e in vista dell'evento olimpico del 2026, alle opere prioritarie per il mondo economico lombardo per svolgere questo ruolo di cerniera del Paese verso l'Europa, come snodo dei traffici tra Mediterraneo e Continente. La conoscenza risulta infatti di primaria importanza per affrontare in maniera concreta e puntuale le sfide che derivano dalla situazione attuale.

Il Libro Bianco delle priorità del mondo economico lombardo è fondato sull'approccio dell'**ascolto**, delle scelte condivise, della necessità di interventi derivanti da una visione allargata verso il Mediterraneo e i mercati internazionali. Le opere in esso indicate forniscono utili indicazioni programmatiche e derivano dall'attività di continuo confronto con il territorio, dai tavoli di incontro e concertazione, alle indagini diffuse, che permettono il coinvolgimento di un numero ampio di imprese.

La novità di questa edizione del Libro bianco è consistita nel monitoraggio delle 20 opere individuate nell'edizione del 2022, oltre che nello stilare **una short list di opere «indifferibili»**, di ampio respiro, su cui si chiede alle istituzioni preposte di intervenire in maniera decisa e tempestiva, per rimuovere le criticità presenti, per recuperare le risorse necessarie, per superare i conflitti con i territori, per velocizzare le procedure burocratiche, che troppo spesso rappresentano un freno alla infrastrutturazione del nostro Paese.



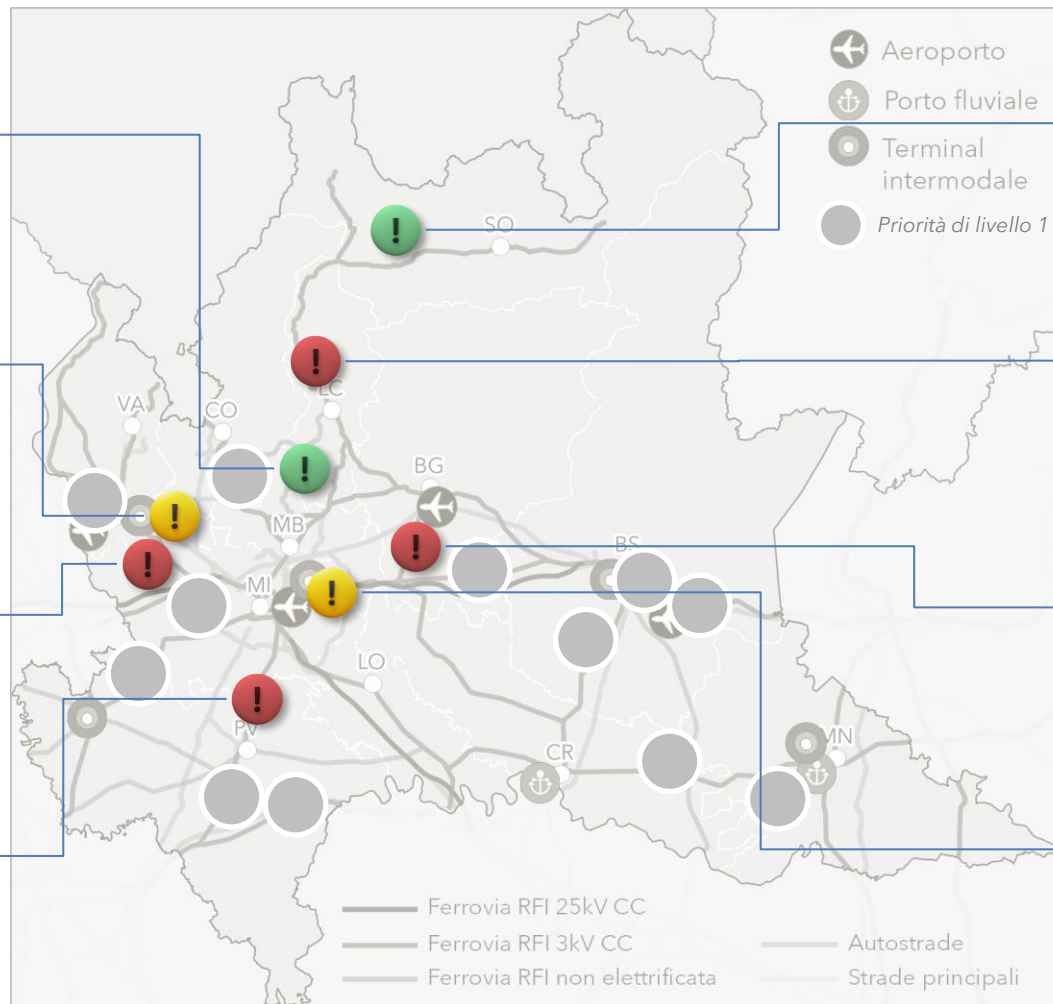
LE 8 OPERE INDIFFERIBILI

Completamento Pedemontana lombarda

Potenziamento linea ferroviaria Gallarate-Rho

SS 341 Gallaratese - Collegamento Samarate-Vanzaghello (accessibilità stradale MXP)

Quadruplicamento linea ferroviaria Milano-Pavia-Voghera-Tortona



Potenziamento linea ferroviaria Milano-Sondrio-Tirano

Potenziamento Giuszano-Colico (SS 36)

Realizzazione autostrada regionale Bergamo-Treviglio (Interconnessione Pedemontana-Brebemi IPB)

Milano Smistamento: upgrading infrastrutturale e tecnologico; nuovo terminale

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

ALERT Bassa intensità Media intensità Alta intensità



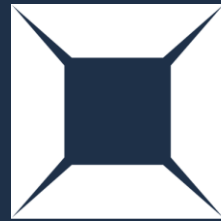
Il processo di **trasformazione infrastrutturale e logistica** nel nostro Paese risulta da sempre molto **rallentato**, in primis per vincoli finanziari, ma anche per una burocrazia lenta che porta ritardi nei processi decisionali, una pianificazione spesso inadeguata, un ritardo nell'adozione di tecnologie innovative.

Ad oggi, in Lombardia le **risorse** del PNRR insieme a quelle messe a disposizione dalla Regione, possono fare la differenza e invertire la rotta, in termini di traguardi raggiunti. Partire da una **visione comune e condivisa** tra i portatori di interesse, con uno sguardo d'insieme che vada oltre i confini regionali, può rappresentare un importante punto di partenza.

Il **sistema camerale**, come collante tra mondo economico e enti di governo regionale e centrale e facilitatore dei processi di confronto, può contribuire allo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto efficiente e di alta qualità, capace di facilitare lo spostamento agevole ed efficace delle persone e delle merci

In questa annualità, è stato rafforzato il **rapporto tra Unioncamere e Regione Lombardia**, andando a condividere le finalità del progetto, la scelta degli approfondimenti e gli output finali. 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. Gli sforzi dovranno essere tesi all'incentivazione di modi di trasporto ecosostenibili, come la ferrovia, il mare e le idrovie, e più in generale verso l'intermodalità e una digitalizzazione sempre più spinta delle operazioni.

Report realizzato da Unioncamere Lombardia



**UNIONCAMERE
LOMBARDIA**

Camere di commercio lombarde

con il supporto tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI

(marzo 2024)