

Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Lombardia

Le opere indifferibili per il sistema
economico lombardo

Ottobre 2022



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



Premessa	03
Obiettivi	04
Il contesto regionale attuale	05
- Il quadro economico.....	06
- Le specializzazioni economiche.....	07
- Il commercio estero.....	08
- Il sistema infrastrutturale.....	09
- La Lombardia nel contesto dei Corridoi europei.....	12
Le priorità infrastrutturali della Lombardia	13
- L'approccio metodologico.....	14
- Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale.....	15
- I macro obiettivi.....	20
- La selezione delle priorità.....	24
- Le schede di dettaglio	27
Tematiche complementari	47
- Verso una rete infrastrutturale efficiente.....	48
- Per giungere ad una logistica e mobilità sostenibili.....	49
- Per una fattiva semplificazione e digitalizzazione.....	50
Infrastrutturazione BUL e 5G	51
- Gli interventi previsti in Lombardia	53
- Il piano di cablaggio delle aree bianche.....	54
Conclusioni	57

Il presente documento, promosso da Unioncamere Lombardia e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale lombardo** su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare il sistema economico a superare la crisi innescata dalla pandemia e a recuperare in competitività e attrattività, soprattutto rispetto ai mercati internazionali. E' ormai diventato improrogabile dotare il territorio lombardo di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - capillare, interconnesso e compatibile con l'ambiente, e recuperare il gap di performance rispetto agli altri Paesi europei.

Il **contesto di lavoro è piuttosto ampio**. In seno al Fondo di Perequazione dedicato alle Infrastrutture promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale lombardo ha inteso rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da momenti di confronto e concertazione con imprese e associazioni all'individuazione delle opere ritenute da queste strategiche, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale lombardo alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della BUL, del 5G e del digitale a favore di una crescita della cultura digitale.

Il punto di partenza è la consapevolezza che un sistema infrastrutturale competitivo e sicuro, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e affinché le imprese possano affrontare le sfide del prossimo futuro. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Lombardia vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale circa le opere indifferibili e necessarie per continuare a competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

In tale contesto, il sistema camerale lombardo intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio. A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **vision regionale - green e sintetica** - si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili di chi produce e di chi muove la merce, quale valido contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a residenti, turisti e merci. Alcuni territori avevano già lavorato sulle priorità infrastrutturali, ma per il sistema camerale è stato importante fare questo ulteriore passo in avanti, a supporto dei decisori locali, **facendo sintesi** rispetto alle esigenze espresse dai vari territori.

La Lombardia ha bisogno di attrezzarsi ulteriormente per farsi trovare pronta all'importante appuntamento rappresentato dalle **Olimpiadi Milano-Cortina 2026**, che darà lustro al Paese e avrà potenziali ricadute innanzitutto sull'attrattività delle destinazioni lombarde, anche in termini di riposizionamento sul mercato internazionale. Tale evento interesserà in maniera sostanziale il sistema infrastrutturale volto a servire le località e le regioni che ospiteranno gli eventi. Il piano delle infrastrutture lombarde per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 vale 564,7 milioni.

Nel Libro Bianco, a beneficio dei policy maker locali e nazionali, si dà evidenza delle opere rilevanti per il territorio rispetto alla programmazione già predisposta, in quanto risolutive di criticità puntuali o di macro obiettivi da raggiungere, ma anche andando ad integrare quanto già programmato, con suggerimenti e proposte che giungono dalle imprese che quotidianamente vivono il sistema infrastrutturale lombardo.

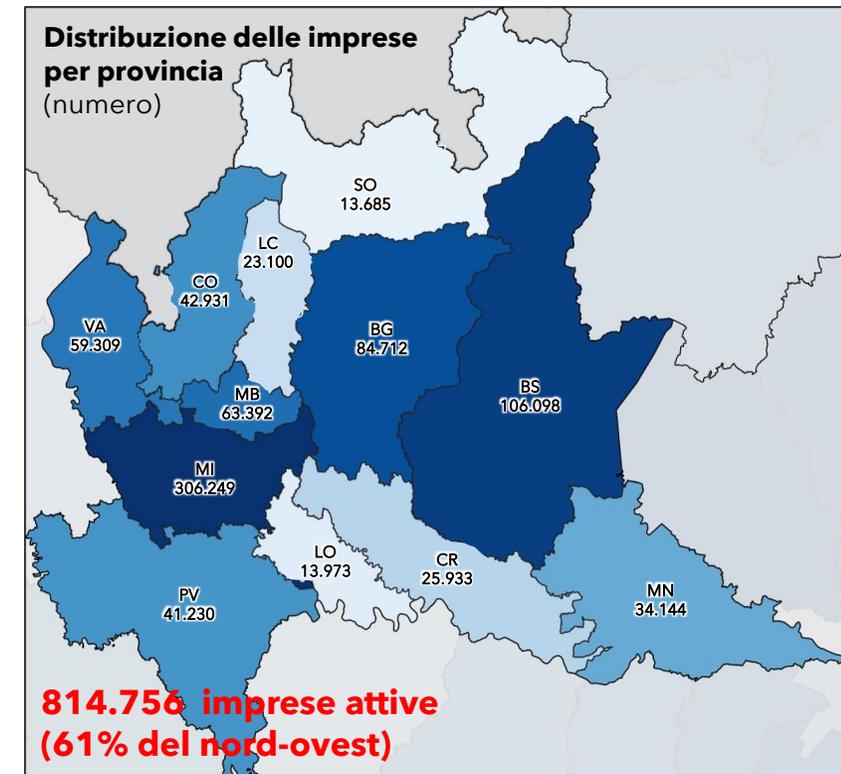


Il contesto regionale attuale

- **Il quadro economico**
- **Il commercio estero**
- **Le specializzazioni economiche**
- **Il sistema infrastrutturale**
- **La Lombardia nel contesto dei Corridoi europei**

Il quadro economico

- La Lombardia è la prima regione italiana per **ricchezza prodotta**: nel 2020 il suo PIL ha raggiunto i 367 miliardi di euro, il 22% del valore nazionale
- La contrazione rispetto all'anno precedente dovuta alla pandemia (-8,1%) è stata in linea sia con quella italiana (-7,9%) che con quella del nord-ovest (-8,1%)
- Il **PIL pro capite** nel 2020 è stato di 36.700 euro, terzo più alto a livello nazionale
- Nel 2021 il **numero di imprese attive** in Lombardia è tornato sostanzialmente in linea con i livelli pre-pandemia, recuperando la perdita evidenziata nel 2020.
- Il comparto dei servizi, che da solo rappresenta il 37% delle imprese lombarde, ha registrato una significativa accelerazione (+2,5% rispetto al 2020), soprattutto per le attività finanziarie e assicurative (+6,2%) e per quelle professionali, scientifiche e tecniche (+5,3%). I servizi di alloggio e ristorazione e l'edilizia mostrano entrambi una situazione di stabilità (-0,1%), mentre prosegue la tendenza strutturale di contrazione del numero delle imprese per commercio (-1%), industria (-1,5%) e agricoltura (-0,6%).
- La provincia di Milano concentra il 38% delle imprese lombarde, specializzate per la maggior parte nei servizi, nell'università e nella ricerca.

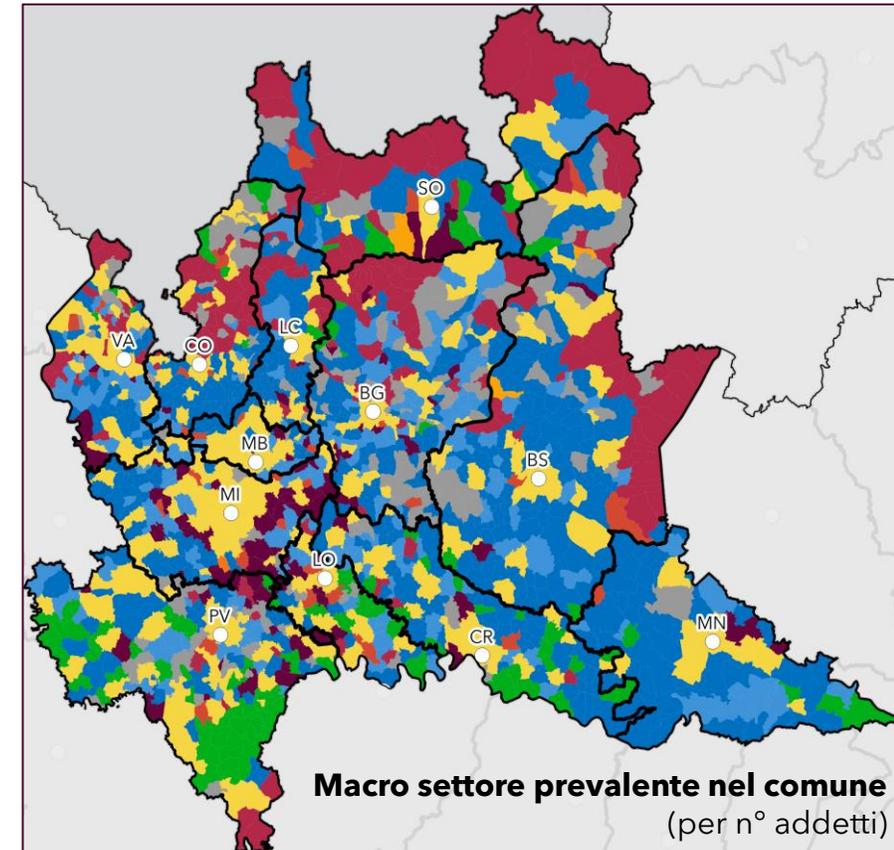


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021

Le specializzazioni economiche

Indice di specializzazione e settori produttivi prevalenti rispetto al numero degli addetti

MACRO SETTORE	PESO %	BG	BS	CO	CR	LC	LO	MN	MI	MB	PV	SO	VA	LOM
AGRICOLTURA	2%	1,1	1,7	0,8	3,8	0,8	2,6	4,1	0,2	0,3	3,1	3,2	0,5	0,7
INDUSTRIA TRADIZION.	13%	1,3	1,6	1,6	1,5	1,9	0,9	1,6	0,5	1,2	1,0	1,2	1,1	1,0
INDUSTRIA SPECIALIZZ.	11%	1,4	1,1	0,8	1,1	1,3	1,3	0,9	0,7	1,4	0,9	0,4	1,6	1,0
COSTRUZIONI	8%	1,4	1,2	1,0	0,9	1,0	1,1	0,9	0,9	1,0	1,2	1,2	0,9	1,0
LOGISTICA E DISTRIBUZ.	13%	0,8	0,6	0,8	0,7	0,7	1,1	0,8	1,3	1,0	0,9	0,7	0,9	1,0
SERVIZI DI ACCOGLIEN.	11%	1,0	1,1	1,5	1,0	1,0	1,0	0,8	0,9	0,9	1,1	1,7	1,1	0,9
COMMERCIO AL DETTAGL.	8%	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,2	0,9	1,0	1,1	1,2	1,4	1,1	0,9
ATT. FINANZ. E ASSICURAT.	4%	0,6	0,7	0,5	0,5	0,6	0,8	0,6	1,5	0,6	0,6	1,2	0,5	1,1
ATTIVITÀ AMBIENTALI	1%	0,9	1,3	0,7	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,4	1,5	0,9	0,9
ALTRI SERVIZI	27%	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	0,9	1,3	0,9	0,9	0,6	0,8	1,1
TOTALE ADDETTI (% su regione)	-	10,6%	12,1%	4,9%	2,9%	2,8%	1,6%	4,0%	42,0%	7,0%	3,6%	1,5%	7,0%	100%

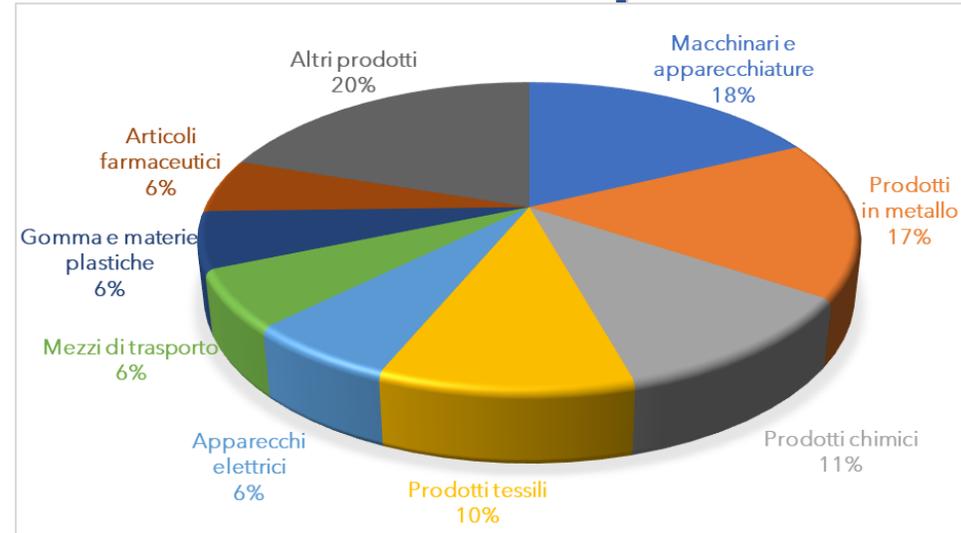


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, 2021

Il commercio estero

- Nel 2021 il commercio estero della Lombardia ha quasi raggiunto i 286 miliardi di euro, in ripresa del 21% rispetto al 2020, recuperando e superando ampiamente i livelli pre-pandemici. Il saldo commerciale è negativo per circa 14 miliardi. **L'incidenza sul commercio estero nazionale è del 29%**
- Le **esportazioni** lombarde, che ammontano a quasi 136 miliardi di euro, rappresentano il **26% del totale italiano**. La quasi totalità dei prodotti esportati (98%) deriva dall'industria manifatturiera, con una **forte diversificazione nei diversi settori**
- Nelle prime 20 province italiane più esportatrici ce ne sono 6 lombarde (Milano capolista, seguita da Brescia, Bergamo, Varese, Monza e della Brianza e Mantova)
- La **Cargo City di Malpensa e gli hub dei grandi courier** presso gli aeroporti regionali rendono la **modalità aerea** significativa negli scambi extra-Ue. L'inoltro via mare delle merci avviene dai **porti liguri** (Genova in particolare) e dai porti di **Venezia e Trieste**. Ancora ridotta è invece l'incidenza della modalità ferroviaria per spedire i prodotti lombardi verso i mercati finali

Focus sull'export



Modo di trasporto

	56,5% (95,4% vs Ue)
	26,2% (0,9% vs Ue)
	15,8% (1,8% vs Ue)
	1,4% (1,8% vs Ue)

Destinazioni principali

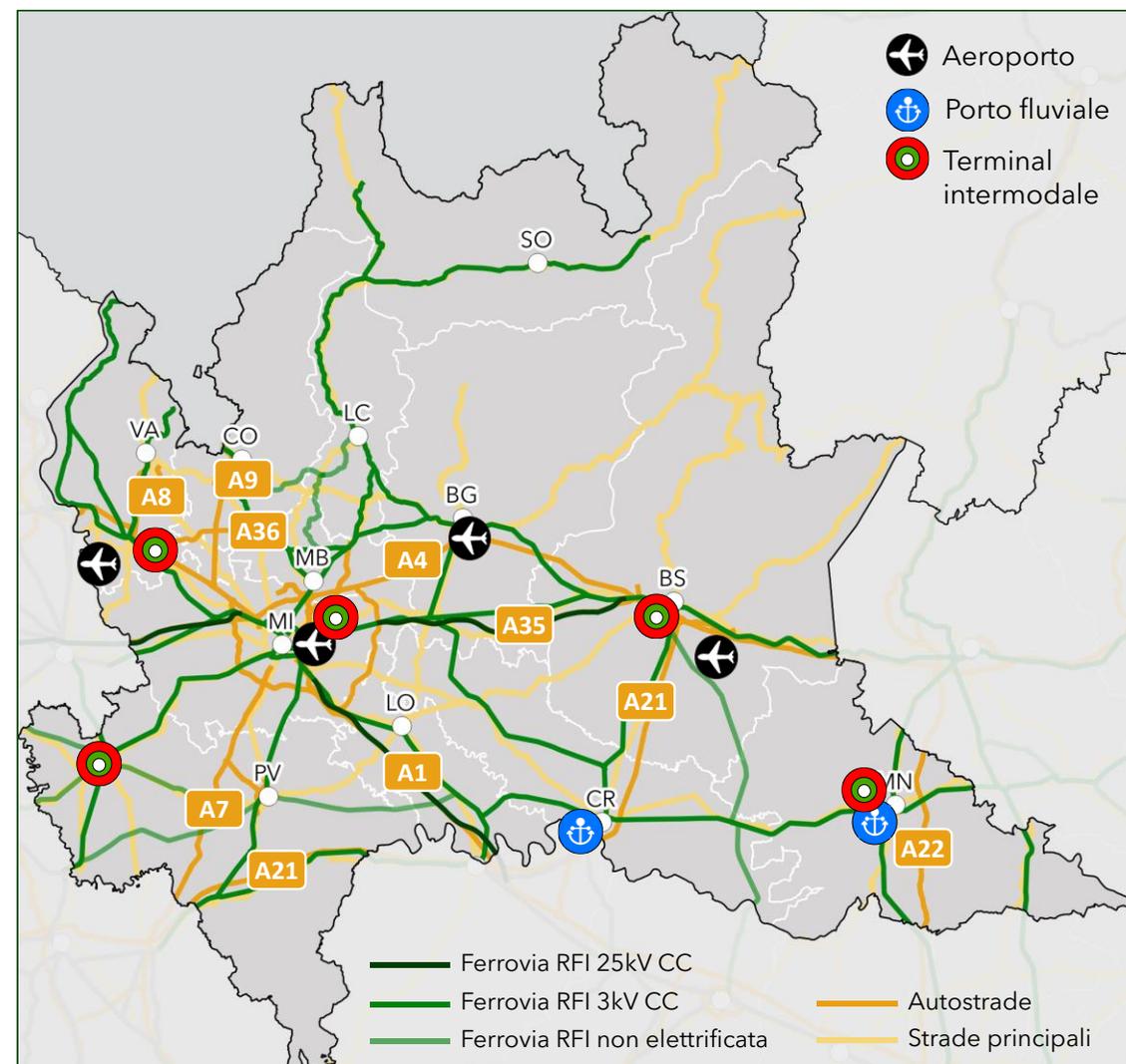
	Germania 18,3 mld € (13%)
	Francia 13,6 mld € (10%)
	USA 10,2 mld € (8%)
	Svizzera 7,8 mld € (6%)
	Spagna 7,8 mld € (6%)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

Il sistema infrastrutturale: dotazione fisica

- 12.300 km di rete stradale di cui il 7% sono di categoria autostradale e il 16% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- 1.760 km di rete ferroviaria RFI (84% elettrificata e 49% a doppio binario), a cui si aggiungono 331 km di rete regionale in concessione a Ferrovienord Spa (65% elettrificata e 42% a doppio binario)
- 4 aeroporti, che complessivamente gestiscono il 75% e il 25% dei traffici nazionali rispettivamente delle merci e dei passeggeri: **Milano Malpensa** (1° in Italia per trasporto cargo nel 2021*, con poco meno di 750 mila tonnellate di merci, e 2° per trasporto passeggeri, oltre 9,6 milioni di unità), **Bergamo Orio al Serio** (3° per trasporto passeggeri con circa 6,5 milioni di unità e 6° per trasporto cargo con 26 mila tonnellate di merci), **Milano Linate** (7° per trasporto passeggeri, circa 4,3 milioni), **Brescia Montichiari** (5° per trasporto cargo, circa 39.000 tonnellate)
- 5 terminal intermodali nel network europeo: 1 terminal inserito nel Core Network, **Milano Smistamento**, 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), **Gallarate (Busto Arsizio)**, **Brescia**, **Mantova**
- 2 porti interni nel network europeo: **Cremona** e **Mantova** fanno parte del sistema idroviario padano e sono inseriti nel Core Network europeo

* Secondo anno pandemico, in cui il sistema aeroportuale italiano ha perso complessivamente, rispetto al 2019, il 60% del traffico passeggeri, mentre le merci trasportate si sono mantenute pressoché invariate



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il sistema infrastrutturale: indicatore di performance

INDICATORE DI SINTESI		
Lombardia	PROV	Italia
1°	MI	1°
2°	BS	26°
3°	BG	27°
4°	LO	29°
5°	MN	32°
6°	VA	35°
7°	PV	38°
8°	MB	41°
9°	CR	56°
10°	CO	58°
11°	LC	76°
12°	SO	105°

Secondo l'indicatore di performance costruito da Uniontrasporti per conto di Unioncamere italiana, nel 2021, con dati riferiti al 2019, la condizione infrastrutturale delle singole province lombarde è **molto variegata**, con un ruolo dominante della provincia di Milano, seguita a distanza dalle province di Brescia e Bergamo. Entrando nel dettaglio dei singoli sistemi infrastrutturali:

Infrastrutture ferroviarie: la provincia di **Milano occupa la 1^a posizione in Italia** distaccandosi ampiamente dalle altre province. I punti di forza della provincia di Milano si riscontrano in particolare in 3 dei 4 ambiti di analisi: il contesto molto favorevole (per numerosità e prestazioni delle stazioni presenti sul territorio, unica provincia in regione ad avere 2 stazioni Platinum e nessuna Bronze, presenza di linee AV, attraversamento di assi del Core Network), la dotazione (elevata consistenza di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, rilevante presenza di addetti alle unità locali nei trasporti ferroviari), la funzionalità (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.). Di contro **le province meno performanti** risultano **Sondrio e Lecco**: penalizzate da scarse prestazioni dotazionali (assenza, nel caso di Sondrio, e scarsa presenza, nel caso di Lecco, di linee ferroviarie a doppio binario e una quota elevata di linee ancora non elettrificate) e funzionali (n° treni in arrivo/partenza, mobilità integrata, copertura GSM-R). Dal punto di vista della strategia, in regione si evidenzia una spesa relativamente contenuta per interventi ferroviari, al 2019. L'età media dei convogli in regione è abbastanza elevata (16,3 anni), superiore al dato nazionale (15,4 anni); i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 46%.

Infrastrutture portuali: nella prima stesura dell'indicatore di performance infrastrutturale, è stato considerato solo il sistema portuale marittimo. Pur considerando l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale, le province lombarde risultano penalizzate rispetto a tale sistema infrastrutturale. Il porto più vicino è quello di **Genova**, che comunque dista più di 150 km, ad esempio, da Milano Smistamento.

Il sistema infrastrutturale: indicatore di performance

Infrastrutture stradali: anche per questo settore infrastrutturale, domina la provincia di **Milano (1° a livello nazionale)**, in particolare grazie ad un contesto di per sé molto favorevole rispetto alle altre province italiane (per es. assenza di aree montane, numerosità di accessi autostradali, attraversamento di assi del Core Network, grado di urbanizzazione), ad una elevata consistenza di rete stradale, soprattutto di categoria autostradale (anche a 3 o più corsie), alla funzionalità della rete stradale rispetto al territorio e agli investimenti previsti in opere strategiche (al 2019). Ugualmente, le province di **Sondrio e Lecco** registrano **le peggiori performance sia a livello regionale che nazionale** (rispettivamente 103° e 102° 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 e da una limitata spesa per interventi (al 2019).

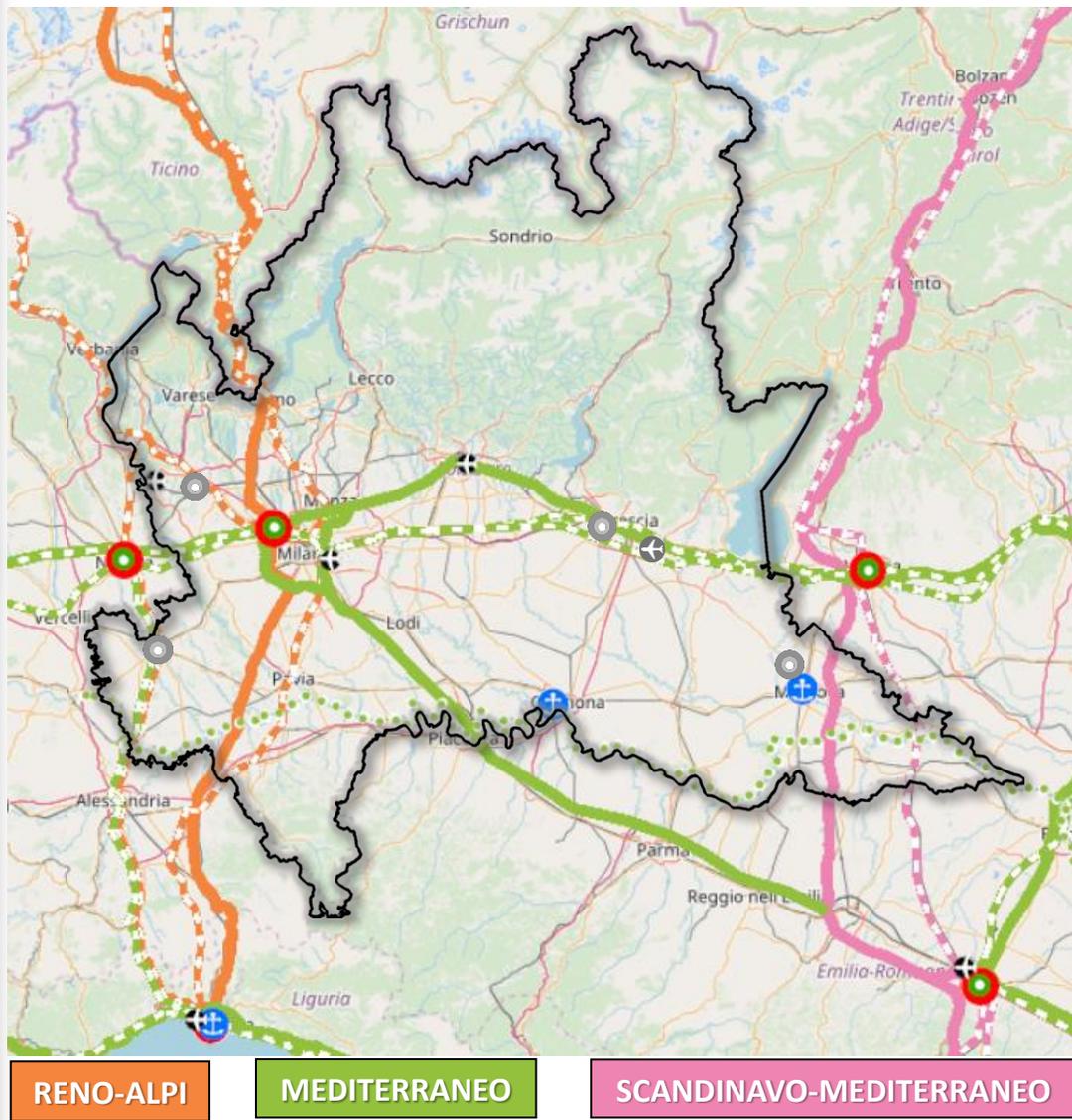
Infrastrutture aeroportuali*: le infrastrutture aeroportuali rappresentano il punto di forza della regione con 6 province nella top10 nazionale (Milano, Bergamo, Varese, Monza e Brianza, Lodi e Como). La provincia di **Milano** si posiziona al **1° posto in regione e nella macroarea del nord-ovest**, grazie alla presenza dell'aeroporto di Linate e per la stretta simbiosi fra provincia ed aeroporto di Malpensa, e al **2° posto a livello nazionale** (dopo la provincia di Roma). In questo caso, 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 (per es. la provincia di Lodi, beneficia degli aeroporti milanesi e degli aeroporti di Bergamo, Brescia e Parma). La **provincia più penalizzata è Sondrio** (ultima a livello regionale e 99^a in Italia) in quanto dal suo 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 **Mantova**, occupa il **1° posto nella classifica regionale** e il **2° in quella nazionale** (dopo la provincia di Padova), grazie a un contesto molto favorevole, 6 interporti nei 90 minuti dal capoluogo provinciale, di cui 3 appartenenti al Core Network (Interporto di Padova, Interporto Quadrante Europa di Verona e Interporto di Bologna); una buona dotazione infrastrutturale, in termini di disponibilità di superfici (area logistica e intermodale) e numero binari; una discreta funzionalità, in termini di numero di operatori, lunghezza massima del treno ricevibile, integrazione modale, coppie treni/anno. La **provincia meno performante** è ancora quella di **Sondrio** (ultima a livello regionale e 103^a in Italia), data l'impossibilità di raggiungere un interporto entro i 90 minuti dal capoluogo.

*Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance è stata valutata tenendo conto della capacità di attrazione non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe

La Lombardia nel contesto dei Corridoi europei

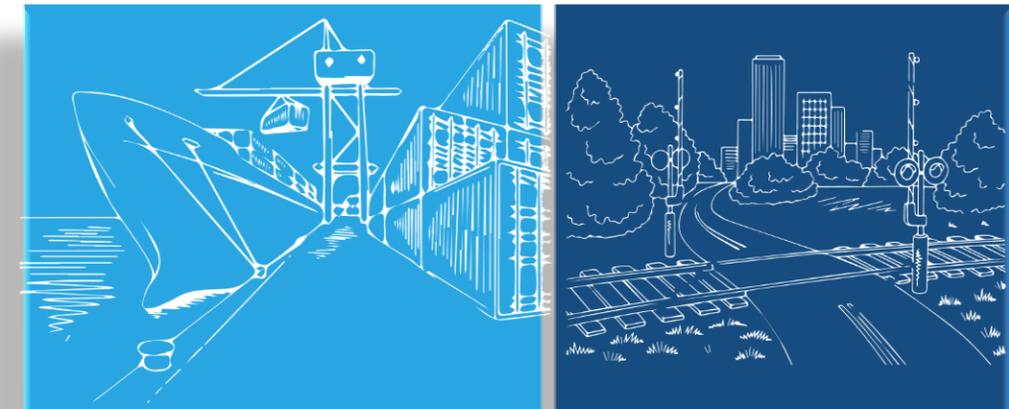
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione Europea



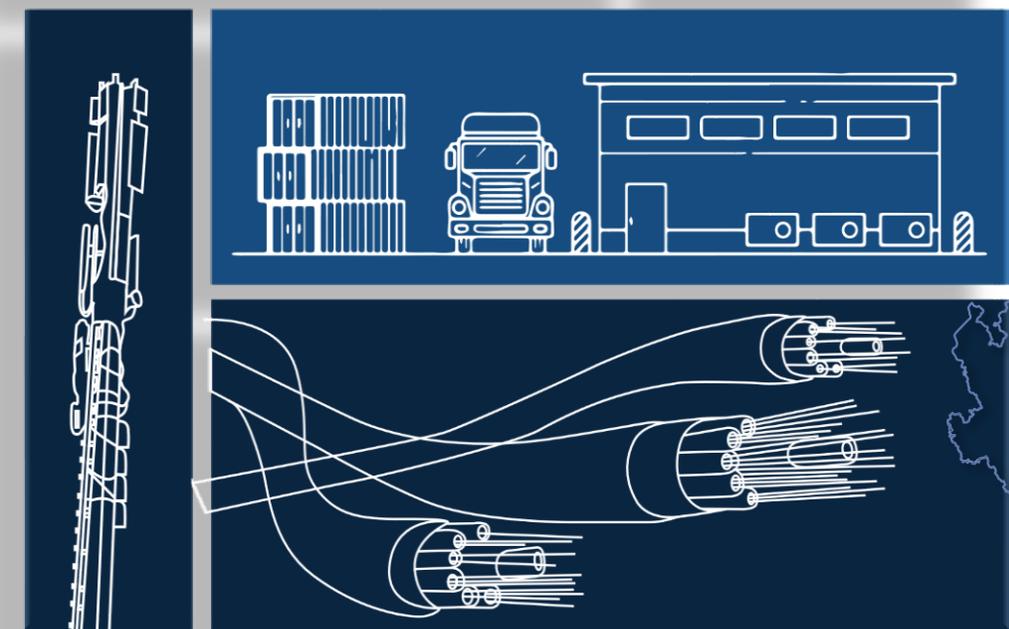
Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari

Principali gap rispetto ai target 2030 definiti dagli Stati Membri:

- **Congestione del traffico** lungo numerose sezioni provocano limitazioni della capacità, in particolare intorno ai nodi urbani, come **Milano**
- Necessari ulteriori investimenti per diversificare l'offerta di carburanti puliti e **favorire la decarbonizzazione** per tutte le modalità di trasporto
- Non conformità del **sistema di segnalamento ERTMS** (nella tratta **Brescia-Verona-Vicenza** è previsto oltre il 2024; la sezione più critica è la tratta **Chiasso (CH) - Milano (IT)**, 48 km)
- Limitazione della **lunghezza dei treni** ricevibili (inferiore a 740 m) e della **capacità di movimentazione** nei terminal
- Alcune sezioni del Corridoio Reno-Alpi non sono in grado di **far fronte alle esigenze di capacità**, per lo più adiacenti ai confini come la sezione **Chiasso (CH) - Milano (IT)**
- Non conformità della **rete idroviaria** nelle sezioni **Casale Monferrato-Pavia-Piacenza e Milano-Cremona**
- Necessità di potenziamento delle **infrastrutture ferroviarie e stradali di connessione tra porto e hinterland**
- Mancano i **collegamenti alla rete ferroviaria** per gli aeroporti di Milano Linate (la prima tratta della metropolitana M4 dovrebbe essere ultimata per fine 2022) e Bergamo/Orio al Serio (in progettazione)



Le priorità infrastrutturali della Lombardia



- **L'approccio metodologico**
- **Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale**
- **I macro obiettivi**
- **La selezione delle priorità**
- **Le schede di dettaglio**

L'approccio metodologico

- A partire dallo stato attuale delle opere infrastrutturali presenti sul territorio e dalla programmazione esistente di livello nazionale per la Lombardia, attraverso l'**attività di concertazione con il territorio**, è stata delineata **una lista di opere prioritarie per il sistema imprenditoriale lombardo**
- Il **Libro Bianco della Lombardia** tiene conto di una «**vision regionale**», da cui l'esigenza di contemplare **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale e quello associativo possano fare leva nei tavoli istituzionali
- L'attività di **selezione delle priorità infrastrutturali** è avvenuta tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità, a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Tra i **criteri oggettivi minimi di priorità** considerati si annoverano: scopo e rilevanza territoriale dell'opera (locale/provinciale/regionale/nazionale/internazionale); orizzonte temporale di azione (breve/medio/lungo periodo); stato progettuale (nuova proposta/progetto esistente, ma fermo/progetto esistente con iter avviato, ma da monitorare); eventuali criticità (tecniche/finanziarie/politiche); esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento
- Sono stati individuati dei **macro obiettivi** che il territorio regionale vuole raggiungere, anche grazie alla realizzazione delle opere indicate quali prioritarie
- Tutti gli interventi necessari per il sistema economico lombardo sono stati restituiti secondo **tre livelli di priorità**, definiti in funzione del grado di rilevanza territoriale e dell'orizzonte temporale di azione, concentrando poi l'analisi di dettaglio (con la redazione di **schede specifiche**) sulle opere di maggiore priorità a livello regionale
- Si restituiscono anche delle indicazioni di **Tematiche Complementari**, che vanno ad aggiungersi alla richiesta del territorio rispetto alla infrastrutturazione fisica e che riguardano aspetti di governance, di pianificazione e di procedure

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

Il quadro degli interventi programmati rappresenta una fotografia dei principali interventi di interesse per il territorio lombardo che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma tabellare) si evidenziano:

- Sistema **SILOS** (sistema informativo che censisce le opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (l'ultimo aggiornamento risale a maggio 2022)
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI e CdP Anas)
- **PNRR-PNC** Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Piano Nazionale Complementare
- DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021, 23 febbraio 2022, 11 maggio 2022 **Opere Commissariate**
- **Decreto Olimpiadi** 7 dicembre 2020

Tutte le opere riportate in tabella risultano **rilevanti per gli imprenditori lombardi** e ritenute **imprescindibili** per gli obiettivi di sviluppo e crescita del territorio. E' necessario però fare distinzione tra le opere con un iter programmatico già avviato/consolidato e le opere che necessitano di una «spinta», di un «accompagnamento» da parte del territorio (**le opere da monitorare**), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sul fattore tempo oppure necessitano di maggiori approfondimenti per esempio per quanto riguarda il futuro programma di esercizio.

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

CONTESTO	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
Corridoi europei	 Quadruplicamento linea Milano Rogoredo-Pavia	Progettazione definitiva	900	30%	● ● ●
	 Quadruplicamento linea Voghera-Tortona	Realizzazione/ Prog. definitiva	700	17%	● ● ●
	 Quadruplicamento Chiasso-Monza, tratta bivio Rosales-Seregno (connessione al Gottardo)	Fattibilità tecnico-economica	1.412	0,2%	●
	 Linea AV/AC Brescia-Verona (con fermata sul lago di Garda)	Lavori in corso/ Esecutore individuato	3.149	83%	● ● ● ●
	 Potenziamento linea Gallarate-Rho	Progettazione definitiva	828	63%	● ● ●
	 Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo-Aeroporto Orio Al Serio	Progettazione definitiva	170	100%	● ● ●
	 Potenziamento Seregno-Bergamo (Gronda est di Milano)	Progettazione definitiva	1.000	8%	
	 Milano smistamento: upgrading infrastrutturale e tecnologico; nuovo terminale	Prog. esecutiva/Lavori in corso	1.274	65%	● ●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

● PNRR-PNC

● COMMISSARIO

● DECRETO OLIMPIADI

● MONITORARE

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

CONTESTO	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
Corridoi europei	 Potenziamento infrastrutturale Scalo di Brescia	Progettazione definitiva	78	100%	● ●
	 Sviluppo del cargo aereo Milano Malpensa	Lavori in corso	28	100%	●
	 Sviluppo del cargo aereo Bergamo Orio al Serio	Lavori in corso	20	100%	●
	 Sviluppo dell'aeroporto di Brescia Montichiari	Progettazione preliminare	100	-	●
Reti regionali	 Raddoppio linea Codogno-Cremona-Mantova	Progettazione definitiva	1.320	46%	● ●
	 Raddoppio linea Ponte San Pietro-Bergamo-Montello	Progettazione definitiva	390	100%	● ●
	 Elettificazione linea Como-Molteno-Lecco	Progettazione preliminare	80	100%	●
	 PRG Stazione di Bergamo e Nuovo Hub di connessione urbana e mobilità sostenibile	Progettazione preliminare	100	100%	●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

● PNRR-PNC

● COMMISSARIO

● DECRETO OLIMPIADI

● MONITORARE

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

CONTESTO	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
Reti regionali	 Linea metropolitana Milano M4 S. Cristoforo - Aeroporto Linate	Lavori in corso	1.944	100%	●
	 Completamento raddoppio linea Milano-Mortara	Prog. definitiva/ Fattibilità tecnico-economica	712	56%	● ●
	 Potenziamento linea Milano-Sondrio-Tirano	Lavori in corso/Progettazione	96	100%	● ● ●
	 Completamento Pedemontana lombarda	Opere con bando di gara/Tratti sospesi	2.682	100%	●
	 Potenziamento Magenta-Vigevano-Tangenziale ovest Milano (accessibilità stradale MXP)	Progettazione definitiva	219	100%	● ●
	 SS 341 Gallaratese - Collegamento in variante tra Samarate (VA) e Vanzaghello (MI) (accessibilità stradale MXP)	Prog. esecutiva/ preliminare	288	47%	● ●
	 Potenziamento collegamento stradale Lecco-Bergamo	Prog. esecutiva/ definitiva	259	61%	● ●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

● PNRR-PNC

● COMMISSARIO

● DECRETO OLIMPIADI

● MONITORARE

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

CONTESTO	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
Reti regionali	 Completamento raddoppio SP 415 Paullese	Progettazione definitiva	181	100%	
	 Raccordo autostradale dell'A15 della Cisa e l'A22 del Brennero: Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)	Lavori in corso/Prog. preliminare	424	100%	
	 SS 42 - Variante Est di Edolo (BS)	Progettazione preliminare	95	63%	● ● ●
	 Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia (Concesio - Sarezzo -Lumezzane)	Lavori in corso	178	100%	● ●
	 SS 38 dello Stelvio (Variante di Tirano)	Gara aggiudicata	143	100%	●
	 Completamento Tangenziale Sondrio (SS 38)	Progettazione definitiva	40	100%	● ● ●
	 Messa in sicurezza tratta Giussano - Civate (SS 36)	Progettazione definitiva	45	100%	● ● ●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

● PNRR-PNC

● COMMISSARIO

● DECRETO OLIMPIADI

● MONITORARE

I macro obiettivi

- La Lombardia è uno dei “quattro **motori dell’Europa**”, molto proiettata sui **mercati internazionali** con una decisa vocazione agli scambi con l’estero. Rispetto ai suoi competitor europei, come il West Netherlands, l’Île-de-France, la Catalogna e la Baviera, però, i tecnici della Camere di commercio di Milano hanno evidenziato per la regione **significativi gap in termini di accessibilità e connettività**. In particolare, le principali penalizzazioni derivano dalla sua dotazione infrastrutturale stradale e ferroviaria, dalla bassa percentuale di inoltro intermodale dei traffici in ingresso dai porti e dal limitato numero di connessioni dirette del cargo aereo.
Gli imprenditori lombardi hanno chiesto di intervenire proprio in questa direzione, ossia di apertura verso l’estero, di rafforzamento delle infrastrutture che permettono al territorio lombardo di connettersi con i mercati europei e mondiali in maniera agevole.
- L’**interscambio marittimo** è una componente rilevante del commercio estero della Lombardia, seconda solo al trasporto su strada (26%). Sono i porti di Genova e La Spezia i due principali scali gateway attraverso cui i prodotti lombardi vengono spediti verso i mercati esteri, dal Nord America al Far East. La Lombardia assorbe circa la metà del traffico container di Genova e il 30% di quello di La Spezia.
Avere dei collegamenti più performanti, soprattutto ferroviari, **verso i porti liguri** è una priorità del sistema imprenditoriale lombardo, per avvicinarsi ulteriormente e con meno dispendio di risorse ai sistemi economici mondiali.

I macro obiettivi

- Lo scalo aeroportuale di **Malpensa** fornisce un servizio a tutta l'economia del nord, non solo a quella lombarda, grazie alle economie di scala e alla specializzazione. Sul fronte delle merci, gestisce - con la sua cargo city, di cui è previsto un ampliamento - il 69% del cargo italiano. L'Italia però sconta un tasso significativo di traffico avio-camionato che va ad alimentare i principali hub aeroportuali del centro-nord Europa, riducendo la dimensione del cargo aereo nazionale.
Puntare alla crescita **dell'accessibilità stradale e ferroviaria** di questo importante gateway internazionale potrà far crescere l'economia di tutta la regione e del settentrione del Paese, aumentandone il bacino di utenza e permettendogli di presidiare i mercati esteri, nonché di attrarre capitali stranieri, dando più libertà di movimento a cittadini e turisti.
- Il Green Deal europeo punta a rendere l'Europa climaticamente neutra entro il 2050, favorendo il passaggio a modalità di trasporto a minore consumo di energia, più ecologici e più sicuri. A queste richieste risponde a pieno titolo la **navigazione interna**, che se opportunamente sfruttata nelle sue potenzialità commerciali e integrata nel sistema dei trasporti complessivo, può trasformare le sfide climatiche e ambientali in opportunità di sviluppo del territorio, in chiave logistica e dei servizi a terzi.
- Il territorio lombardo, come quello veneto, si sta preparando ai **giochi olimpici del 2026**, che porteranno nelle due regioni **2 milioni di visitatori**, per metà italiani e per metà stranieri. Le previsioni sui benefici economici e sociali parlano di un impatto economico di circa 4,3 miliardi di euro e della creazione di 36 mila posti di lavoro nelle due regioni. Mentre gli introiti fiscali stimati dovrebbero arrivare a toccare i 600 milioni di euro. Il tutto per un valore aggiunto di 2 miliardi di euro. L'obiettivo deve essere fare in modo che questo speciale evento lasci un'eredità durevole sul territorio, destinata alle generazioni future, dal punto di vista culturale, infrastrutturale e di servizi offerti.

I macro obiettivi

- Lo **split modale** verso la ferrovia - richiesto dalle politiche europee e transalpine, e condiviso dagli imprenditori lombardi - porterà benefici dal punto di vista dei passeggeri e dei turisti anche nella direzione della riduzione della **congestione** nelle aree metropolitane, soprattutto se verrà **potenziato il servizio regionale veloce verso il capoluogo** lombardo, ma anche se si porteranno avanti progetti di sviluppo e riordino dei servizi sulle direttrici secondarie di connessione con gli altri capoluoghi di provincia lombardi. Dal punto di vista delle merci, il potenziamento dell'uso della ferrovia, richiede di **rafforzare anche l'offerta di centri intermodali** nell'intera regione. Andare verso gli standard europei porterà ad una modifica delle unità di carico utilizzate nel trasporto intermodale, favorendo i semi-rimorchi, che richiedono un adeguamento dei processi industriali, oltretutto gli spazi nei terminal.
- In territori marginali e montuosi - come Lecco, Sondrio - sussistono problemi di accessibilità (sia interna che verso il resto della regione). E' necessario porsi l'obiettivo di **superare l'isolamento di questi luoghi**, intervenendo con opere puntuali che migliorino la viabilità locale, necessaria alle tante imprese presenti, ma anche per evitare lo spopolamento. Si registra una forte esigenza di rafforzare le infrastrutture stradali, superando le criticità puntuali.
- Diversi territori lamentano la **scarsa copertura di banda ultra larga** (in provincia di Lecco, Sondrio, Varese, Mantova, nelle valli bergamasche e in parte del territorio bresciano): problemi soprattutto con la connessione fissa e meno con quella mobile. Tale infrastruttura immateriale rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e anche per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese.

I macro obiettivi

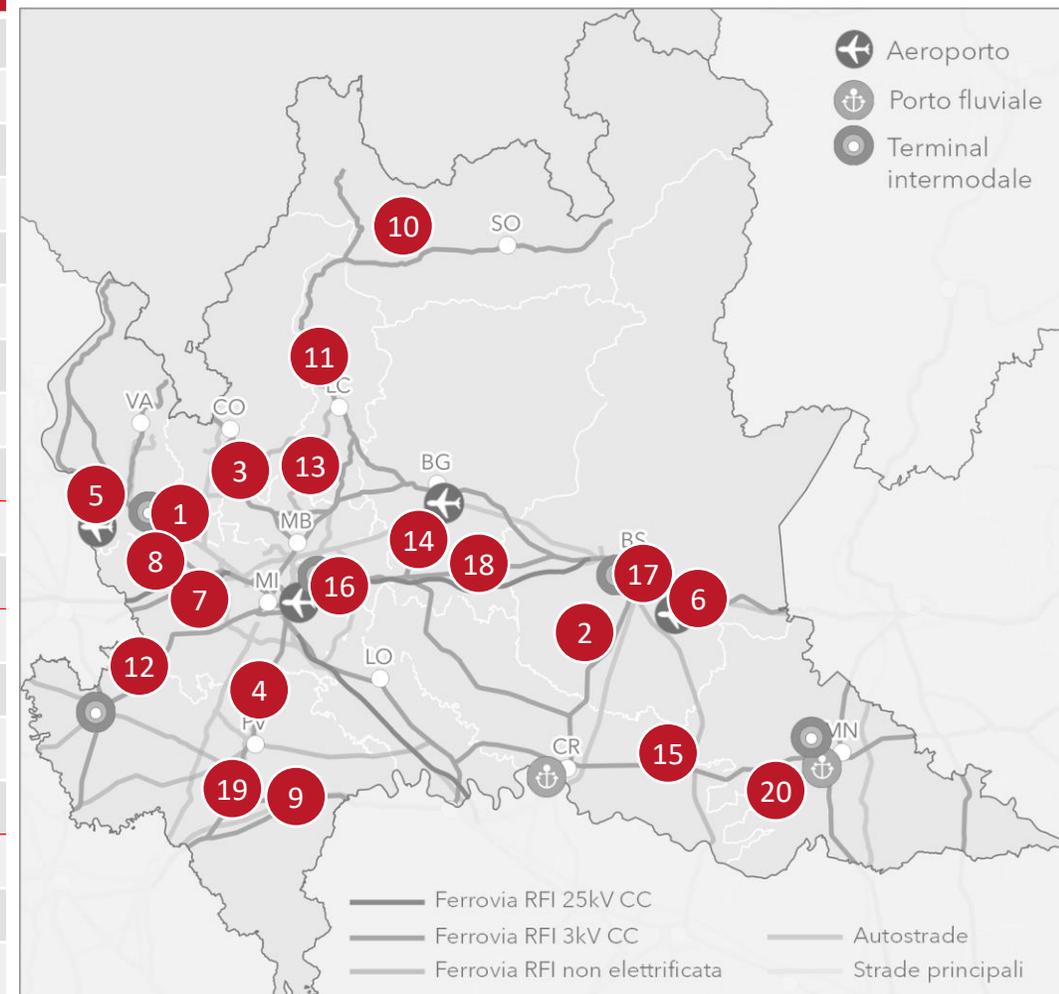
1. Migliorare la **connettività verso l'estero** e le **altre regioni** italiane, con ferrovie performanti e sicure, con trasporto aereo competitivo, con vie di navigazione interne potenziata;
2. Farsi trovare pronti per le **Olimpiadi Milano-Cortina 2026**, con un territorio che sopporti il nuovo carico 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**.



La selezione delle priorità

Sono stati individuati **20 interventi di Livello 1 con rilevanza internazionale/sovraregionale/regionale** che aiuteranno il territorio lombardo a raggiungere i 4 macro obiettivi evidenziati:

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

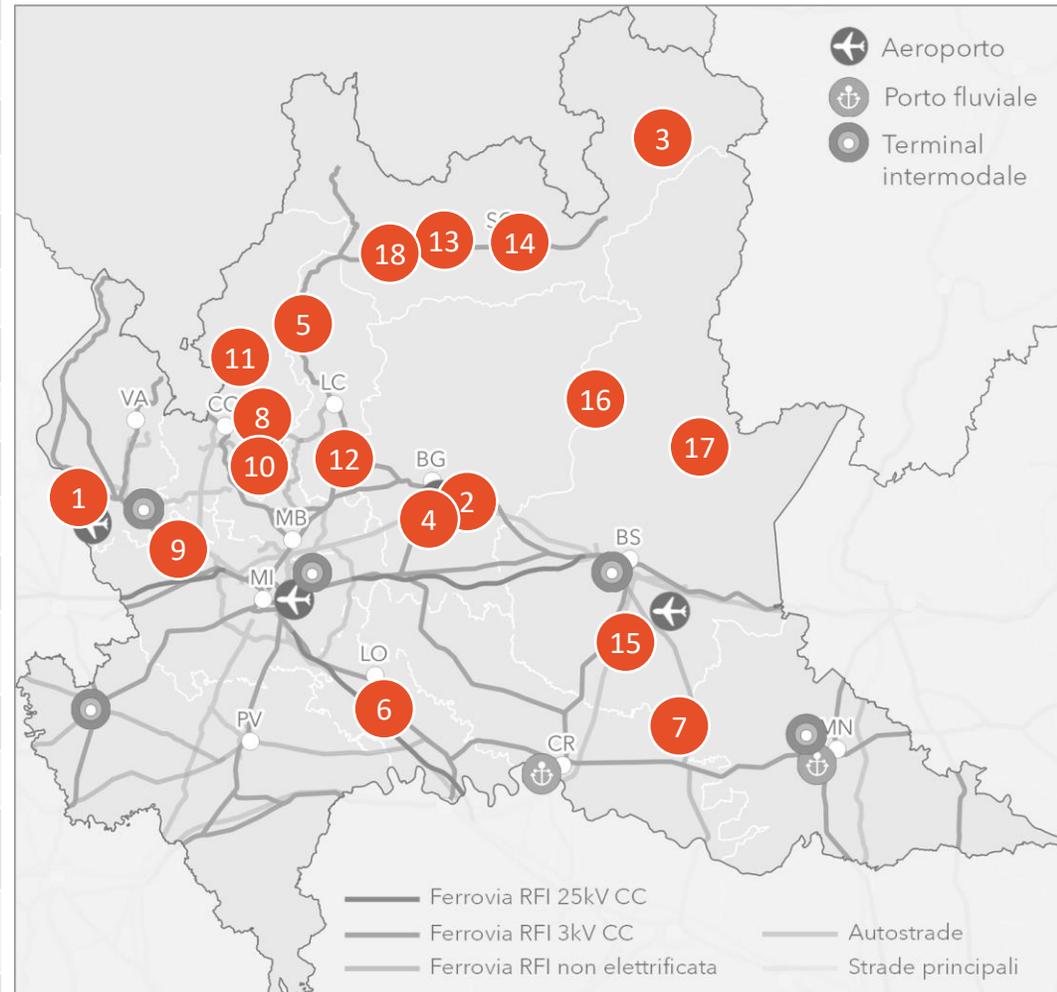


Fonte: elaborazione Uniontrasporti

La selezione delle priorità

Sono stati quindi individuati **18 interventi di Livello 2**:

N° rif. mappa	Intervento
1	 Sviluppo del cargo aereo Milano Malpensa
2	 Sviluppo del cargo aereo Bergamo Orio Al Serio
3	 Traforo del Mortirolo
4	 Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo-Aeroporto Orio Al Serio
5	 Raddoppio linea Lecco-Colico
6	 Potenziamento linea Milano-Piacenza
7	 Potenziamento e elettrificazione linea Brescia-Parma
8	 Realizzazione autostrada regionale Varese-Como-Lecco
9	 Riqualificazione Busto Arsizio-Gallarate-Cardano (SS 336)
10	 Realizzazione Canturina bis (collegamento diretto Como-Cantù-Mariano Comense)
11	 Variante di Argegno e variante di Dongo-Gravedona-Domaso (SS 340)
12	 Prolungamento dell'autostrada A51 "Tangenziale Est Milano" da Usmate-Velate (MB) a Olginate (LC)
13	 Nodo di Castione Andevenno (SS 38)
14	 Completamento Tangenziale Sondrio (SS 38)
15	 Completamento raccordi stradali alla Brebemi (Ospitaletto-Montichiari, Cassanese, tangenziali di Goito e Guidizzolo, tangenziale sud di Bescia)
16	 Potenziamento accessibilità Valcamonica - SS 42 del Tonale e della Mendola e ex SS 510 (variante Trescore Entratico, variante di Edolo, innesto Iseo-tangenziale Brescia)
17	 Completamento SP BS 237 Vestone-Idro e risoluzione criticità Ponte Caffaro
18	 Secondo centro merci in provincia di Sondrio

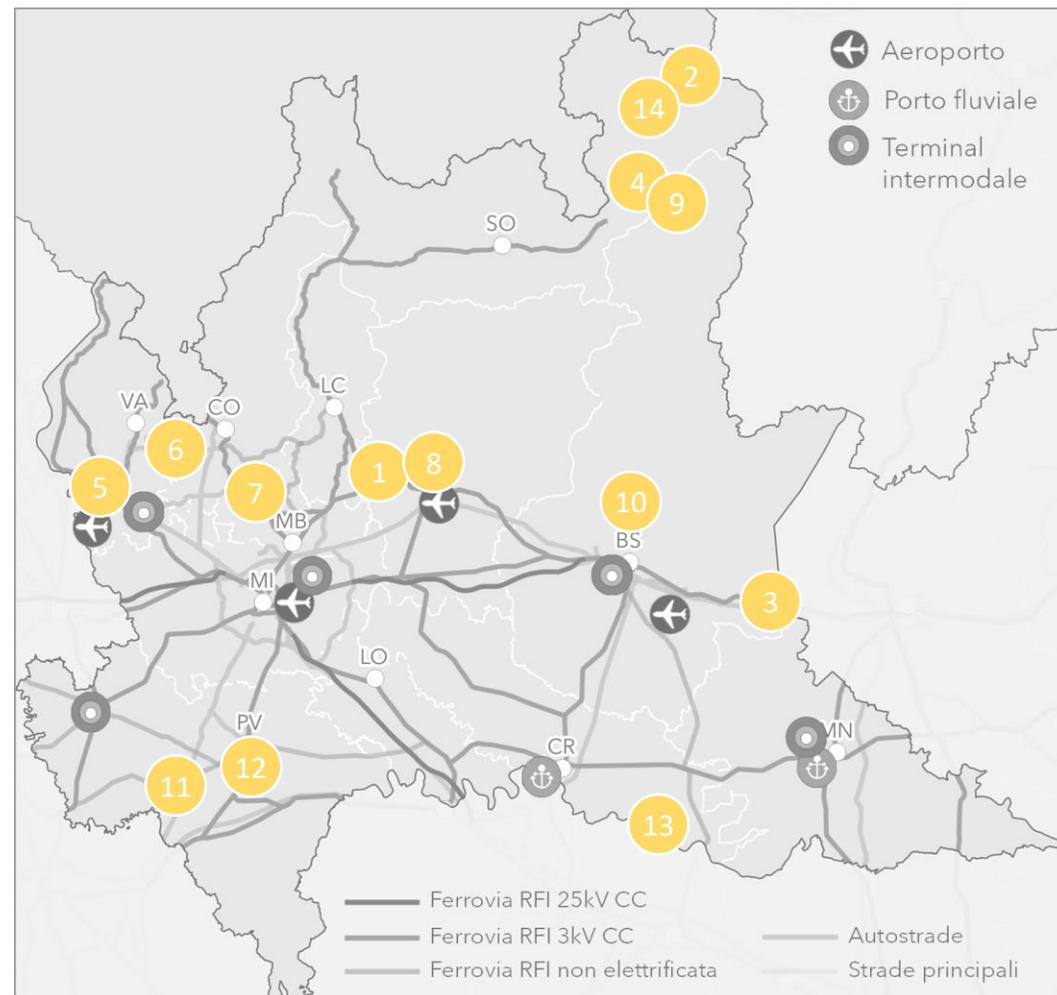


Fonte: elaborazione Uniontrasporti

La selezione delle priorità

Sono stati infine valutati **14 interventi di Livello 3**:

N° rif. mappa	Intervento
1	 Nuovo collegamento stradale/ferroviario tra le province di Lecco e Bergamo, per superare il collo di bottiglia dovuto alla vetustà del Ponte San Michele
2	 Traforo dello Stelvio
3	 Fermata sul lago di Garda lungo la linea AV/AC Brescia-Verona
4	 Realizzazione linea ferroviaria Tirano-Bormio
5	 Tangenziale di Somma Lombardo (VA)
6	 Secondo lotto della variante di Solbiate (SS 342 Briantea)
7	 Riqualificazione SP CO 32 "Novedratese" e nodo di Arosio (CO)
8	 Potenziamento Tangenziale Sud Bergamo-Val Brembana
9	 Interventi migliorativi sulla SS 39 del Passo dell'Aprica
10	 Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia (Concesio-Sarezzo-Lumezzane)
11	 Autostrada Broni-Mortara
12	 Completamento raddoppio tangenziale Pavia
13	 Superamento criticità puntuali su diversi ponti di attraversamento del Po (province PV, CR, MN)
14	 Metanodotto fino a Bormio



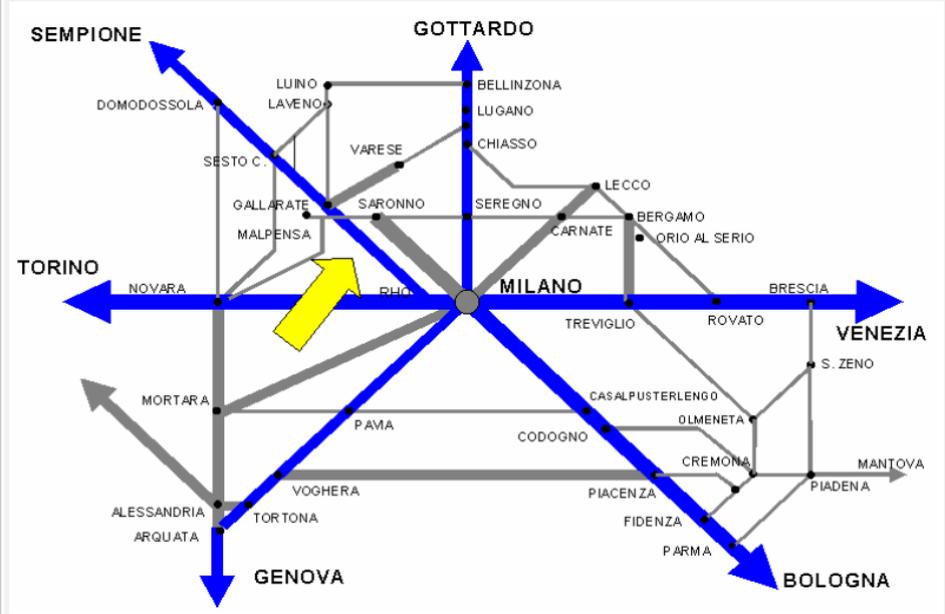
Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Le schede di dettaglio

1



Opera
POTENZIAMENTO
LINEA GALLARATE-RHO



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	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
VERSO L'ESTERNO

Descrizione

Nella prima fase funzionale, inserita nel PNRR e assoggettata a commissariamento, il progetto prevede la realizzazione di due nuovi binari, esternamente agli esistenti, tra le stazioni di Parabiago e Rho (8 km). Il territorio ha però 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.

Nell'attuale programmazione è prevista anche la realizzazione del raccordo denominato Y a sud dell'impianto di Busto Arsizio, che garantirà la connessione tra la rete RFI e la rete FNM. Inoltre è programmato il Piano Regolatore Generale della stazione di Rho, finalizzato alla risoluzione delle attuali interferenze tra flussi di traffico, e l'istituzione della fermata di Nerviano, tra le località di Vanzago P. e Parabiago.

Il costo complessivo degli interventi è di 828 mln €, di cui 500 per la prima fase funzionale (derivanti anche dal PNRR) e 328 per il potenziamento tra Gallarate e Parabiago (tratta non ancora finanziata).

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.

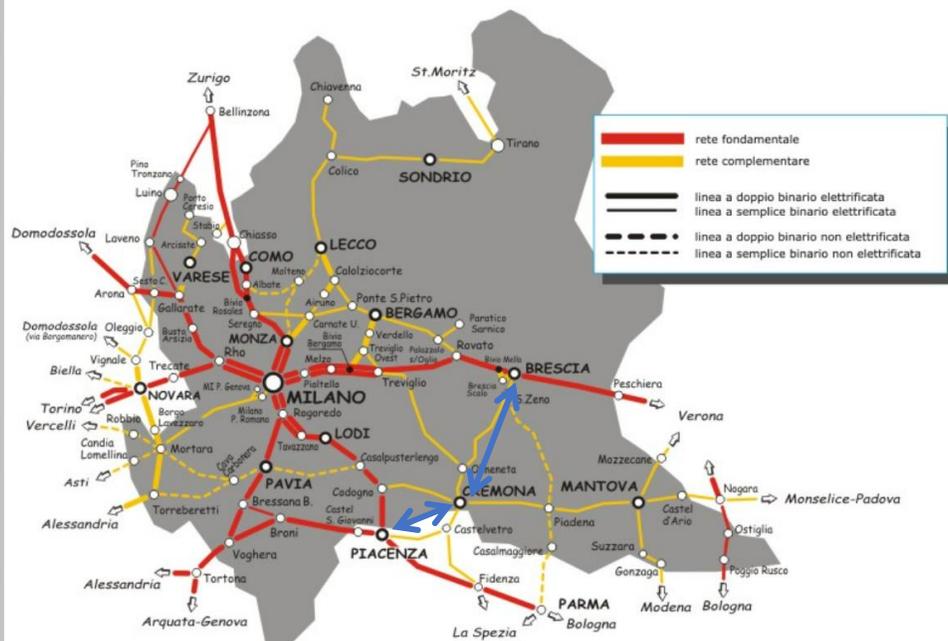
Sarebbe auspicabile l'avvio di un confronto con il territorio, per spiegare in maniera chiara i benefici e i vantaggi che l'opera porterebbe a tutta l'area, a iniziare dal potenziamento del collegamento tra la provincia di Varese e l'area metropolitana milanese. Spesso il dissenso nasce dalla poca conoscenza delle informazioni di base del progetto: è sicuramente utile una migliore comunicazione.

Le schede di dettaglio

2



Opera
POTENZIAMENTO LINEA
BRESCIA-CREMONA-PIACENZA



Costo

- Mln €

Copertura

- %

Fine lavori

-

Criticità

Economiche

Doc. programmazione

-

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.

Nel 2022 la Regione dovrebbe avviare uno studio di fattibilità relativo al raddoppio della tratta Cremona-Olmeneta (CR). 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 la Regione 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.

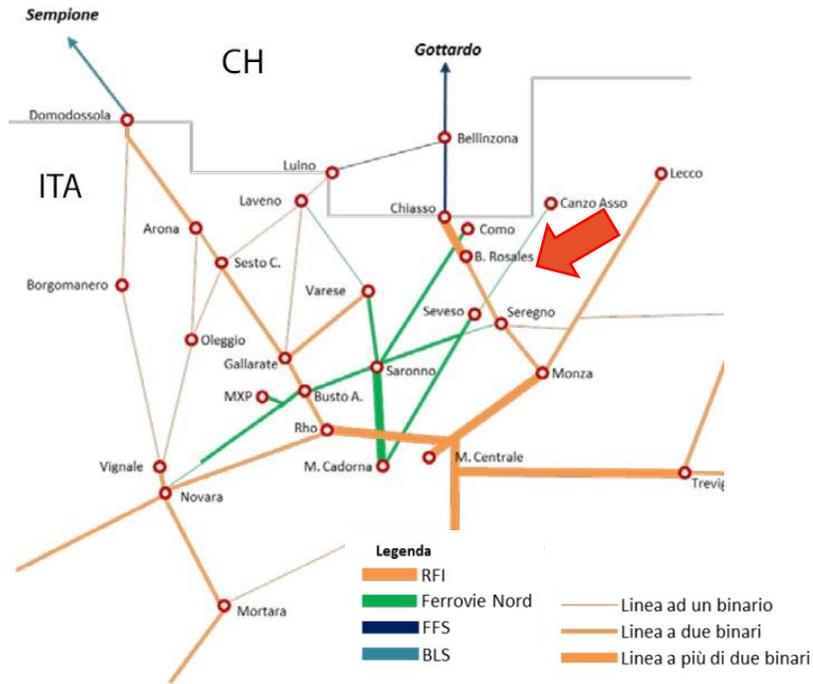
Grazie infatti ad uno studio ad hoc, che valuti criticità e vincoli, volumi di traffico e modello di funzionamento della rete attuale e futura, si potrebbero valutare le specifiche opportunità che il potenziamento della linea potrà portare al territorio.

Le schede di dettaglio

3



Opera
QUADRUPPLICAMENTO LINEA
CHIASO-MONZA



Costo

1.412 Mln €

Copertura

0,2 %

Fine lavori

-

Criticità

Finanziarie/Politiche

Doc. programmazione

CdP RFI 2022-26

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
FATTIBILITÀ TECNICA-
ECONOMICA

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 potrà collegare con la Gronda est merci che porta a Bergamo. La nuova linea sarà lunga circa 37 km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni.

Intanto, sono in corso sulla linea storica Chiasso-Milano interventi di potenziamento 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.

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 MIMS per la valutazione del progetto preliminare è sospesa, in quanto si hanno dubbi sulla necessità dell'opera. RFI ritiene che 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.

Le schede di dettaglio

4



Opera
QUADRUPPLICAMENTO LINEA
MILANO-PAVIA-VOGHERA-TORTONA



Costo	1.600	Mln € (per i tratti già quantificati)
Copertura	24	%
Fine lavori	-	
Criticità	Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione	PNRR-PNC; DPCM Commissariamento; CdP RFI 2022-26	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
REALIZZAZ./PROG.
DEFINITIVA

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
VERSO L'ESTERNO

Descrizione

Lungo il Corridoio Reno-Alpi, 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, e tecnologia ERTMS. Sono previste più fasi. Il quadruplicamento tra Milano Rogoredo e Pavia (29 km; 900 mln €), è a sua volta suddiviso in una prima tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele (11 km), finanziata in parte coi fondi del PNRR, attualmente in fase di conferenza dei servizi, 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 progetto di fattibilità tecnico-economica e a marzo 2022 è stato indetto il dibattito pubblico. Gli interventi di PRG e ACC nella stazione di Tortona (100 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

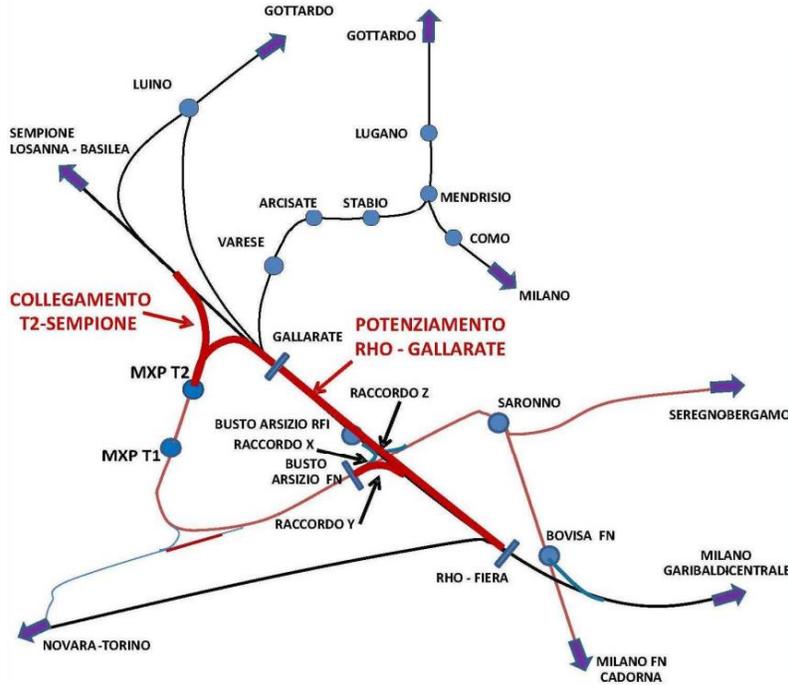
Si tratta di interventi rientranti nella rete principale dei trasporti europei il cui completamento gioverà sia ai cittadini che alle imprese. Il territorio chiede di ampliare la competenza di uno dei commissari straordinari già previsti per il quadruplicamento della Milano Rogoredo-Pavia e della Voghera-Tortona, accelerando così le attività per la realizzazione anche dell'ultimo tratto Pavia-Voghera e garantire il completamento dell'intera linea ferroviaria ad alta velocità e capacità Milano-Genova.

Le schede di dettaglio

5



Opera
COLLEGAMENTO FERR. MALPENSA
TERMINAL 2 - GALLARATE



Costo	211	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2025	
Criticità	-	
Doc. programmazione	PRMT Regione Lombardia; CdP Ferrovienord; Piano Marshall di Regione Lombardia	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
APPALTO
AGGIUDICATO

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"), MIMS 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

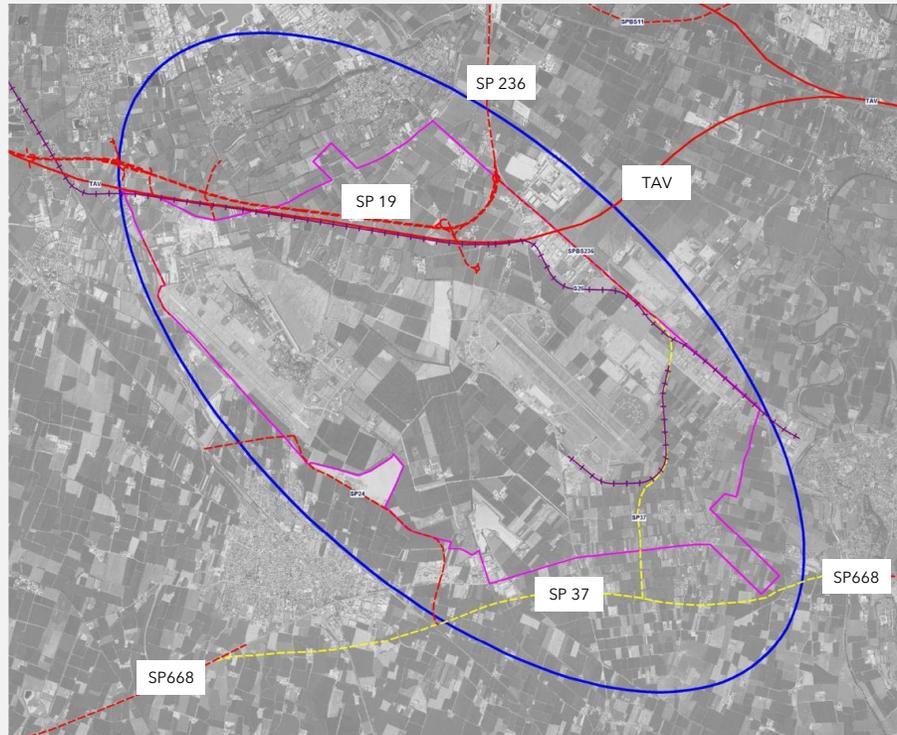
L'avvio dei lavori è in programma per ottobre 2022. Vista la rilevanza dell'intervento, un'attenzione specifica dovrebbe essere posta al controllo puntuale del rispetto dei tempi di realizzazione: è molto importante che l'opera sia resa disponibile per il territorio entro l'avvio delle Olimpiadi.

Le schede di dettaglio

6



Opera
SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI
BRESCIA MONTICHIARI



Costo	100	Mln €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Politiche-Finanziarie	
Doc. programmazione	Piano Territoriale Regionale d'Area (PTR) 2030	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

Macro obiettivo
MIGLIORARE LA CONNETTIVITA'
VERSO L'ESTERNO

Descrizione

A luglio 2022 Regione Lombardia e Ministero della Transizione Ecologica hanno espresso parere positivo alla valutazione di compatibilità ambientale del Piano Territoriale Regionale d'Area (PTR) 2030 dell'aeroporto. Si tratta di uno strumento di pianificazione territoriale che 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 anche 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.

Il piano in questo momento è soggetto a procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale) presso il Ministero della Transizione Ecologica.

Benefici

L'efficientamento dello scalo Gabriele D'annunzio di Montichiari (quinto in Italia per volumi merci trasportati) servirà a renderlo sempre più funzionale rispetto al tessuto imprenditoriale bresciano e del nord-est, proiettandolo come polo cargo di livello europeo. Con l'intento però di non impattare in maniera negativa sul territorio ospitante: è stato infatti verificato il rispetto delle raccomandazioni e delle osservazioni in tema di mitigazione e compensazione ambientale, che erano state richieste ai fini dell'attuazione del piano.

Azioni

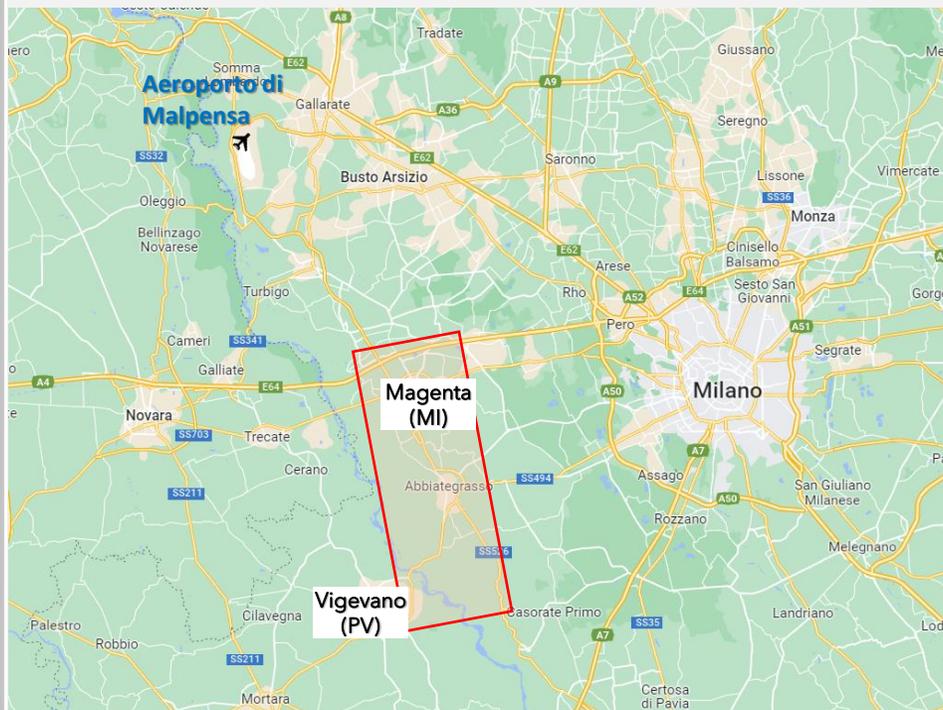
Gli imprenditori del territorio chiedono che lo sviluppo di questo scalo sia relativo non solo al cargo, ma anche al trasporto passeggeri, per ampliare l'offerta e la qualità del sistema aeroportuale lombardo.

Le schede di dettaglio

7



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



Costo 219 Mln € (solo tratte A e C)

Copertura 100 %

Fine lavori -

Criticità Opposizione Enti locali/territorio
Finanziata solo in parte

Doc. programmazione CdP ANAS 2016-20, DPCM
Commissariamento

Rilevanza
REGIONALE

Stato
**PROGETTAZIONE
DEFINITIVA**

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.

Il progetto del 2018 divideva l'intervento in tre tratte: 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 gennaio 2019 il percorso progettuale aveva subito una sospensione per un ricorso al TAR di alcuni enti locali, mentre nel luglio 2021 l'opera è stata inserita nell'elenco delle opere pubbliche bloccate da tempo, ma rilevanti per il territorio, che necessitano di un iter procedurale semplificato. Nel contesto del c.d. Sblocca cantieri, è stato nominato un Commissario Straordinario per l'opera, l'ing. Eutimio Mucilli di ANAS, che ne dovrà agevolare la realizzazione. In particolare, sono comprese in questo nuovo iter le tratte A e C. Ad ottobre 2021, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero per la Transizione Ecologica ha dato esito positivo alla verifica di ottemperanza della "superstrada".

Benefici

Il collegamento veloce Magenta-Vigevano tra la SS11 e la SS494 è finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese, la Lomellina e l'autostrada A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora.

Azioni

Effettuare una verifica sul possibile reinserimento della tratta B nell'iter procedurale, infatti il collegamento con la tangenziale ovest di Milano risulta di rilievo per il territorio.

Seguire le azioni del Commissario straordinario ed agire da pungolo laddove necessario per evitare ulteriori ritardi.

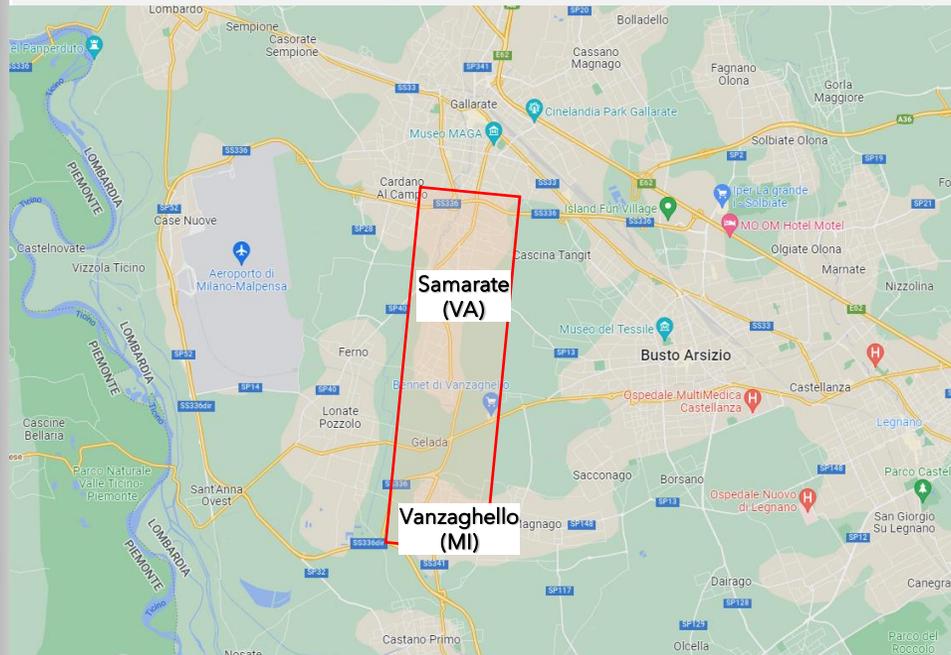
Favorire la corretta comunicazione verso il territorio, per informare in maniera adeguata dei benefici e permettere l'accettazione dell'intervento.

Le schede di dettaglio

8



Opera
SS 341 GALLARATESE - COLLEGAMENTO
SAMARATE-VANZAGHELLO



Costo	288	Mln €
Copertura	47	%
Fine lavori	2025 (Bretella Gallarate)	
Criticità	Finanziarie	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-20; Decreto Olimpiadi (Bretella Gallarate)	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROG. ESECUTIVA/
PRELIMINARE

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 una 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 Vanzaghella, nel tratto finale della Baffolara-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. Ad ottobre 2021 è stato approvato il progetto definitivo della bretella di Gallarate, che prevede un costo di 118 milioni di euro e un finanziamento di pari importo già programmato.

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

La società di gestione dell'aeroporto di Malpensa, Sea spa, chiede che sia approvato da parte del CIPESS (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile) lo stralcio della bretella di Gallarate.

Le schede di dettaglio

9



Opera
COSTRUZIONE NUOVO PONTE DELLA BECCA



Costo	120	Mln €
Copertura	-	
Fine lavori	-	
Criticità	Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione	Programmazione provinciale	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
**FATTIBILITÀ TECNICA-
ECONOMICA**

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. E' in corso di definizione il progetto di fattibilità tecnico-economica, che segue un primo studio preliminare redatto da Regione Lombardia. 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

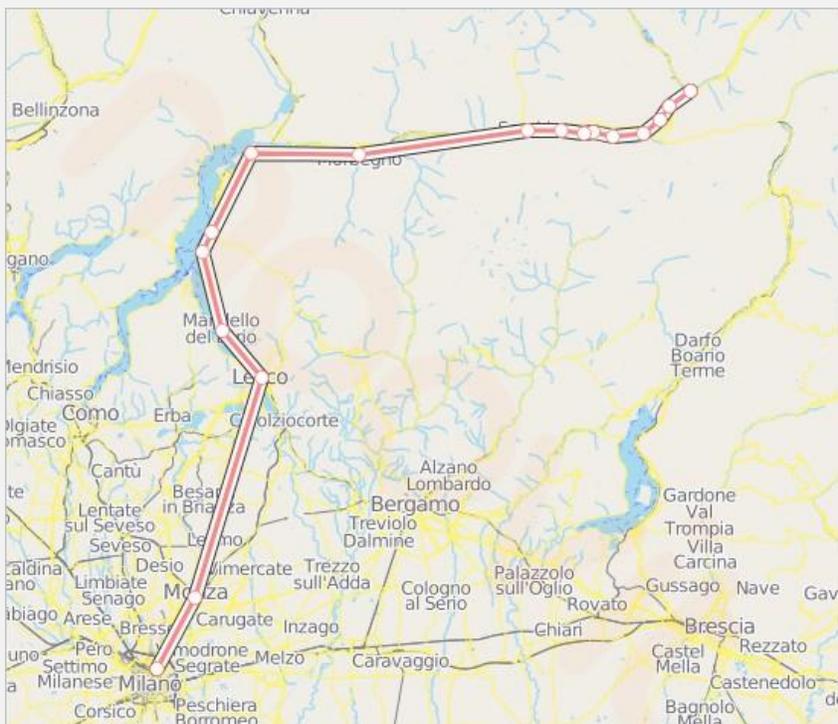
E' indispensabile individuare le risorse necessarie sia per il proseguo della progettazione (definitiva e esecutiva), sia per la costruzione. A tale scopo, i portatori di interesse chiedono che l'infrastruttura venga inserita nel redigendo Contratto di Programma dell'Anas, nonché che venga individuato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

Le schede di dettaglio

10



Opera
POTENZIAMENTO LINEA
MILANO-SONDRIO-TIRANO

**Costo**

96

Mln €

Copertura

100

%

Fine lavori

2026

Criticità

-

Doc. programmazioneDecreto Olimpiadi; DPCM
Commissariamento

Rilevanza
REGIONALE

Stato
**LAVORI IN CORSO/
PROGETTAZIONE**

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 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 PRG negli impianti di Mandello, Lierna, Ardenno Masino e S. Pietro Berbenno;
- la soppressione diffusa dei passaggi a livello presenti sulla 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.

I primi lavori di potenziamento sono previsti da parte di RFI per i mesi estivi 2022.

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

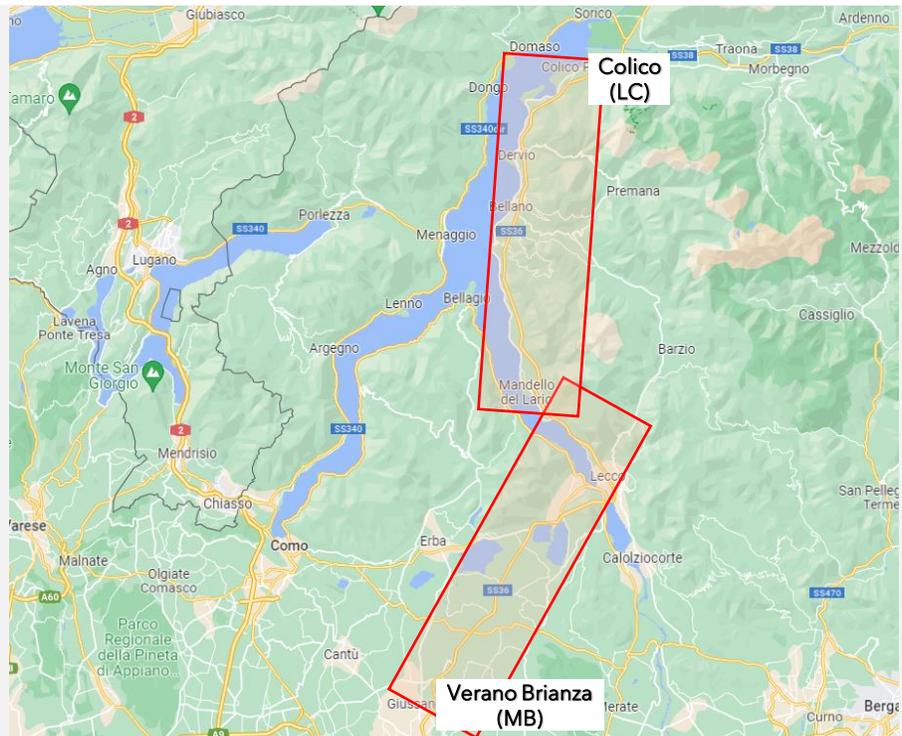
Per la parte dei lavori relativa alla soppressione dei passaggi a livelli insistenti sulla SS 38 è stato designato un Commissario ad acta con lo scopo di velocizzarne la realizzazione. Vista l'importanza del rispetto dei tempi, il territorio farà bene a svolgere una funzione di verifica costante sullo stato di avanzamento dei lavori.

Le schede di dettaglio

11



Opera
**POTENZIAMENTO VERANO BRIANZA
-COLICO (SS 36)**



Costo	122	Mln € (tratti quantificati)
Copertura	100	% (tratti quantificati)
Fine lavori	2026	
Criticità	Tecniche	
Doc. programmazione	Decreto Olimpiadi (alcuni tratti)	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LIVELLO
PROGETTAZ. VARIA

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 individua alcune opere puntuali che riguardano la SS 36 da realizzare entro la data dell'importante evento mondiale:

- Messa in sicurezza della tratta Giussano-Civate: costo stimato 45 mln €
- Adeguamento a tre corsie del ponte Manzoni di Lecco, mediante la realizzazione della corsia Sud (Lecco-Pescate): costo stimato 15 mln €
- Potenziamento dello svincolo in località Piona: costo stimato 7 mln €
- Potenziamento dello svincolo in località Dervio: costo stimato 25 mln €
- Consolidamento della galleria "Monte Piazza": costo stimato 30 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 il carico ambientale.

Azioni

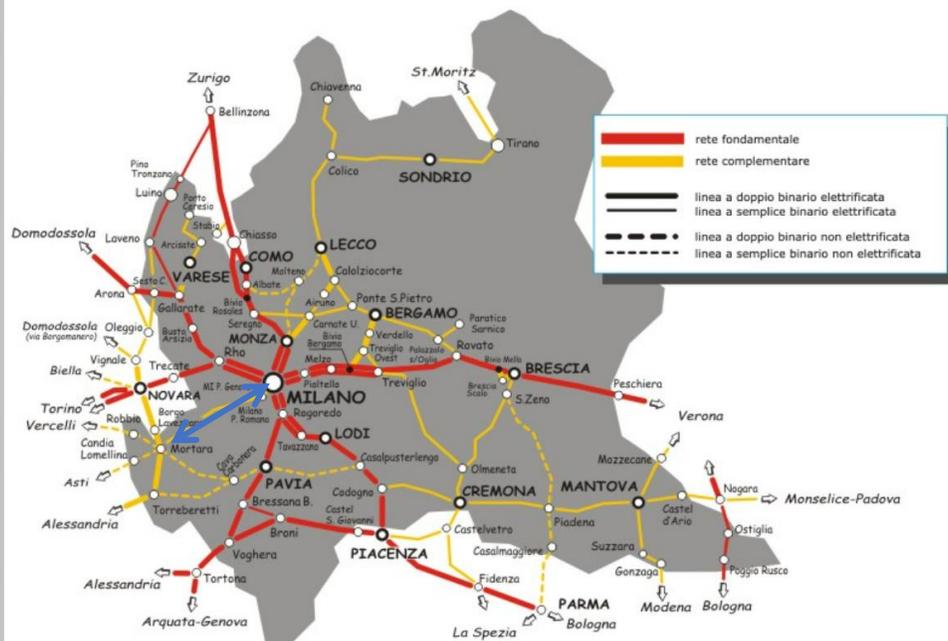
L'intervento di messa in sicurezza della tratta compresa tra Giussano e Civate rientra tra gli otto relativi alle Olimpiadi per i quali è stato individuato un commissario straordinario (Luigi Valerio Sant'Andrea, attuale amministratore delegato della società Infrastrutture Milano-Cortina 2026 spa), che potrà avvalersi di procedure semplificate per realizzare gli interventi nei tempi necessari.

Le schede di dettaglio

12



Opera
COMPLETAMENTO RADDOPPIO
LINEA MILANO-MORTARA



Costo	712	Mln €
Copertura	56	%
Fine lavori	2026 (tratta Albairate-Abbiategrasso)	
Criticità	Finanziarie	
Doc. programmazione	PNRR-PNC (tratta Albairate-Abbiategrasso); CdP RFI 2022-26	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROG. DEFINITIVA/FATTIBILITA'
TECNICO-ECONOMICA

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. Risultano in corso di realizzazione le fermate di Porta Romana e Tibaldi, che collegate alla rete tranviaria e metropolitana permetteranno di migliorare l'interscambio tra il servizio ferroviario e il servizio urbano nella città di Milano.

La prossima tratta ad essere raddoppiata sarà quella tra Albairate Vermezzo e Abbiategrasso: è stata infatti inserita nel PNRR, quindi completamente finanziata (123 mln €) e da concludersi entro il 2026. Tale fase prevede la realizzazione di un nuovo binario in affiancamento rispetto all'attuale tra le stazioni di Albairate Vermezzo e Abbiategrasso, per un'estesa complessiva di circa 5 km. Il progetto prevede inoltre la soppressione dei passaggi a livello di linea e di stazione attualmente presenti e la realizzazione di nuovi binari di attestamento nella stazione di Abbiategrasso, al fine di permettere il potenziamento del servizio suburbano sulla linea.

Per la tratta tra Abbiategrasso e Mortara si dovrà aspettare oltre il 2026: risulta in corso lo studio di fattibilità tecnico-economica, 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 eliminazione di passaggi a livello su strade ad alta intensità di traffico; incremento della capacità della linea; maggiore flessibilità del servizio; miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio con altre modalità di trasporto; realizzazione di un servizio di trasporto comprensoriale.

Azioni

Il territorio chiede che ci sia una 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.

Le schede di dettaglio

13



Opera
COMPLETAMENTO PEDEMONTANA LOMBARDA



Costo 2.682 Mln € (tratte B2, C e D)

Copertura 100 % (tratte B2, C e D)

Fine lavori 2025 (tratte B2 e C)

Criticità Politiche/Tecniche/Finanziarie

Doc. programmazione Accordo di Programma Regione Lombardia; DEF 2022

Rilevanza
REGIONALE

Stato
BANDO DI GARA/TRATTI SOSPESI

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. A fine agosto 2021 è stato individuato tramite gara il Contraente Generale che andrà a realizzare le tratte B2 e C per un importo complessivo di 1.259 mln €. Sull'esito della gara pende, però, un ricorso al TAR da parte dell'impresa seconda classificata. L'inizio dei lavori delle tratte B2 e C è previsto per il 12 ottobre 2022, mentre nell'agosto 2025 è prevista l'entrata in esercizio. Per quanto riguarda invece la tratta D, attualmente il progetto definitivo prevede l'innesto sulla A4 all'altezza di Osio di Sotto, ma è allo studio la realizzazione di una "tratta breve" che si connette alla A4 e alla Tangenziale Est Esterna di Milano.

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 le tangenziali di Como e Varese e utilizzabili senza pedaggio. Nel caso di realizzazione della tratta D con percorso "breve", si chiede sia comunque garantita la realizzazione delle opere complementari (ad esempio per Bergamo TRBG01, TRBG03 Dorsale dell'Isola, sistemazione SP 183). E' necessario anche cercare di superare - con la giusta comunicazione - il dissenso da parte di alcune amministrazioni locali.

Le schede di dettaglio

14



Opera
AUTOSTRADA REGION. INTERCONN.
PEDEMONTANA-BREBEMI (IPB)



Costo 250 Mln €

Copertura 100 %

Fine lavori 2026

Criticità Contestata dal territorio

Doc. programmazione PRMT; Piano Marshall di Regione Lombardia

Rilevanza
REGIONALE

Stato
BANDO DI GARA DEL
PROJECT FINANCING

Macro obiettivo
CONGESTIONE, CONNESSIONE
INTERNA, ACCESSIBILITÀ

Descrizione

L'opera consiste nella realizzazione di una interconnessione del sistema viabilistico pedemontano con il raccordo autostradale diretto Brescia-Milano. Il progetto prevede la costruzione di un'autostrada a 2 corsie per senso di marcia oltre a corsia di emergenza, con una lunghezza di 12,9 km oltre 5,9 km di opera connessa al raccordo con la tangenziale di Bergamo e 5 svincoli autostradali (oltre a 1 sull'opera connessa).

Sull'intera infrastruttura è previsto un pedaggiamento con sistema free-flow.

L'idea della Bergamo-Treviglio nasce nel 2002 grazie al soggetto promotore IPB spa, poi denominata Autostrade Bergamasche spa. Dopo la sottoscrizione della convenzione con Regione nel 2008 e l'approvazione del progetto preliminare nel 2012, il percorso di progettazione si arena per questioni finanziarie.

A marzo 2022 è stato approvato da Regione Lombardia il progetto di fattibilità tecnico-economica, lo schema di convenzione di concessione e la revisione del piano economico e finanziario.

Ad oggi il cronoprogramma di interventi prevede l'aggiudicazione del bando di gara del project financing entro la fine dell'anno, mentre nel 2023 si darà il via al progetto esecutivo. L'autostrada dovrebbe essere pronta per le Olimpiadi del 2026.

Nel 2020 l'opera ha ricevuto un finanziamento di 146 mln € nel Piano Marshall di rilancio della Lombardia al beneficiario CAL spa (Concessioni Autostradali Lombarde).

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

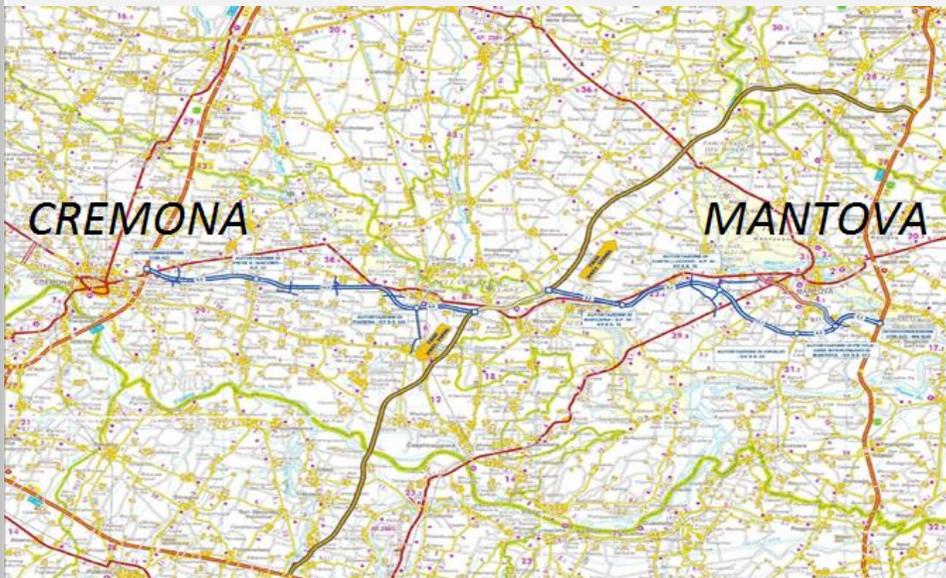
Si tratta di un'opera molto contestata dalle associazioni ambientaliste, sia per l'uso di territorio agricolo che per gli investimenti pubblici ricevuti. Sarebbe auspicabile un'azione di confronto con il territorio per spiegare i benefici della nuova infrastruttura progettata.

Le schede di dettaglio

15



Opera
REALIZZAZIONE AUTOSTRADA
REGIONALE CREMONA-MANTOVA

**Costo**

800

Mln €

Copertura

14

%

Fine lavori

2027

Criticità

Contestata dal territorio

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, prevedendo 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 108 milioni di euro.

A fine 2021 Regione Lombardia ha acquisito - per 25 milioni di euro - il progetto definitivo dell'autostrada Cremona-Mantova redatto dalla società Stradivaria spa (soggetto promotore dell'opera), passando l'incarico di concessionaria ad Aria spa (Azienda Regionale per l'Innovazione e gli Acquisti).

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 risolve 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.

Le schede di dettaglio

16



Opera
MILANO SMISTAMENTO: UPGRADING E NUOVO TERMINALE



Costo	1.274	Mln €
Copertura	65	%
Fine lavori	2026	
Criticità	Tecniche (bonifiche)	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26; DEF 2022; PNRR-PNC	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROG. ESECUTIVA /LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILE

Descrizione
 Per Milano Smistamento (1.200 treni/mese) è prevista la realizzazione di un nuovo terminal, che sarà gestito da Teralp (Terminal AlpTransit), una società costituita tra il Polo Mercitalia (Gruppo FS italiane) 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 che faciliterà 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.
 E' 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 740 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 Reno-Alpi 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.

Le schede di dettaglio

17



Opera
POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE SCALO MERCI DI BRESCIA



Costo	78	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità		
Doc. programmazione	PNRR-PNC; CdP RFI 2022-26	

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE DEFINITIVA

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILE

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. 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

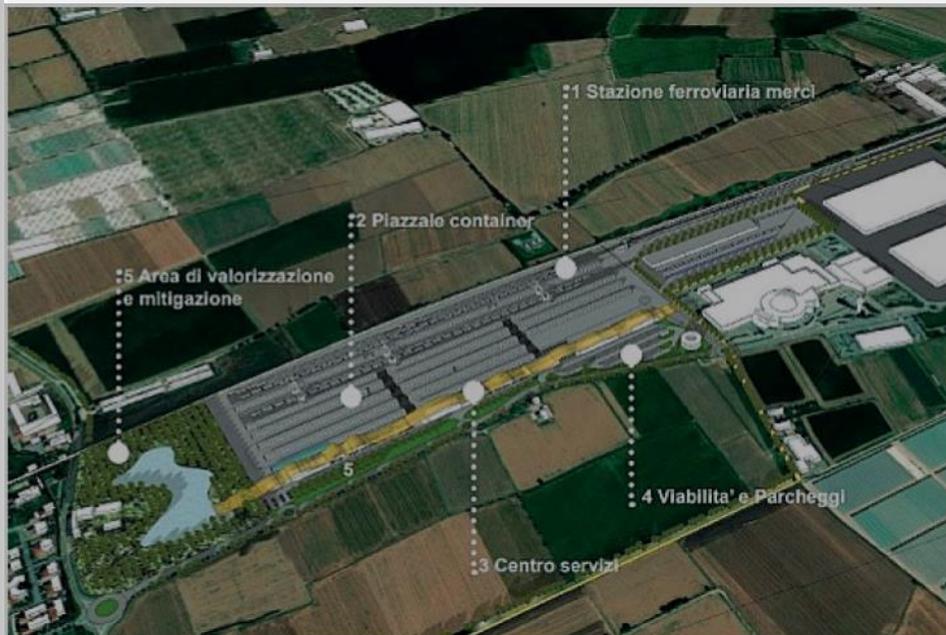
E' in corso la valutazione di impatto ambientale (VIA) dell'intero progetto, procedura che non riguarda solo il rilascio del parere di compatibilità ambientale, ma è anche dei provvedimenti di natura edilizio-urbanistica, che si auspica arrivino in maniera tempestiva.

Le schede di dettaglio

18



Opera
CENTRO INTERMODALE BERGAMO /
SCALO MERCI FERROVIARIO



Costo 200 Mln €

Copertura 100 %

Fine lavori -

Criticità Politica

Doc. programmazione -

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROPOSTA DI
INTERVENTO

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILE

Descrizione

I territori intorno alla Brebemi risultano sempre più a vocazione logistica. In questa direzione, va una proposta di progetto arrivata da parte del Gruppo Msc, tra i primi vettori marittimi al mondo nel trasporto container, per la realizzazione di un nuovo inland terminal 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 400 metri quadrati, investendo 200 milioni di euro. Il progetto prevede lungo la linea ferroviaria Milano-Venezia 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.

Il progetto è stato inviato dalla Provincia di Bergamo alla Regione Lombardia per chiedere l'avvio di un Accordo di Programma. Se questa tipologia di accordo non dovesse arrivare, la Provincia ha dichiarato che andrà a regolamentare i nuovi insediamenti logistici con un piano di area vasta.

Benefici

Per la maggiore sostenibilità del sistema dei trasporti è necessario puntare su infrastrutture che incentivano lo shift modale dalla gomma al ferro. La proposta di Msc va in questa direzione, favorendo il trasporto ferroviario che deve diventare sempre performante se vuole attrarre più imprese e aumentare il suo peso nel complessivo sistema dei trasporti.

Azioni

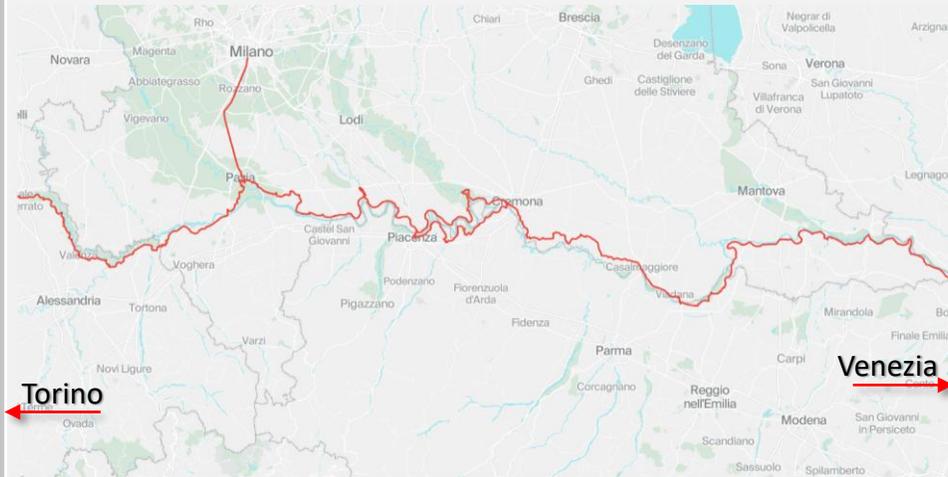
Questa proposta sposa le richieste degli imprenditori bergamaschi di disporre sul territorio di un centro intermodale, anche rispetto alla programmazione da tempo effettuata di spostamento dello scalo merci di Bergamo dalla posizione attuale, nella zona ferroviaria del capoluogo.

Le schede di dettaglio

19

🚲

Opera
CICLOVIA VENTO
(VENEZIA-TORINO)



Costo	93	Mln € (per i tratti lombardi)
Copertura	100	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Legge di Stabilità 2016; Piano Marshall di Regione Lombardia; Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024	

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILE

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, sarà il Consorzio Est Ticino Villoresi 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

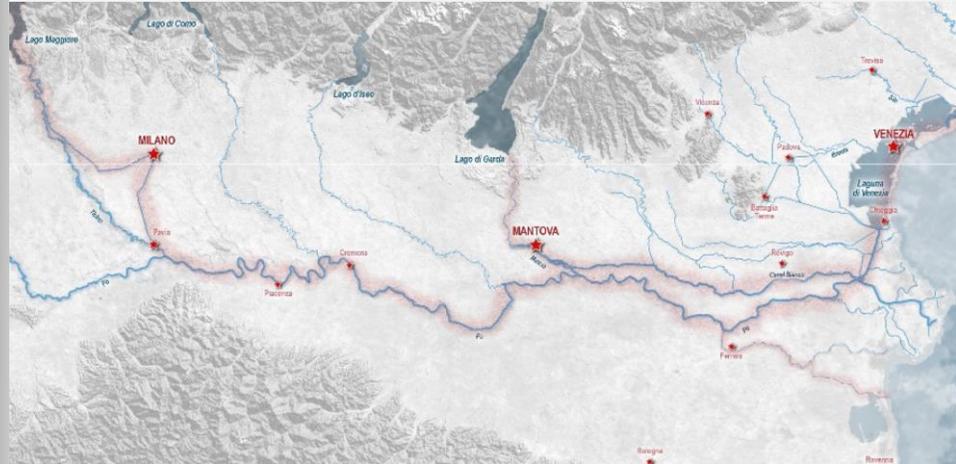
L'intera ciclovia dispone di una progettazione di fattibilità tecnica ed economica. Per il finanziamento completo, previsto di 182 mln €, c'è bisogno che diversi Enti, locali e centrali, predispongano risorse e procedure per far sì che questa importante infrastruttura possa essere fruita in bici o a piedi (alcuni tratti sono cammini) il prima possibile e in piena sicurezza.

Le schede di dettaglio

20



Opera
COMPLETAMENTO E RILANCIO
NAVIGAZIONE INTERNA



Costo	-	Mln €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Politiche/economiche	
Doc. programmazione	Piano della Navigazione Interna del nord Italia 2011	

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

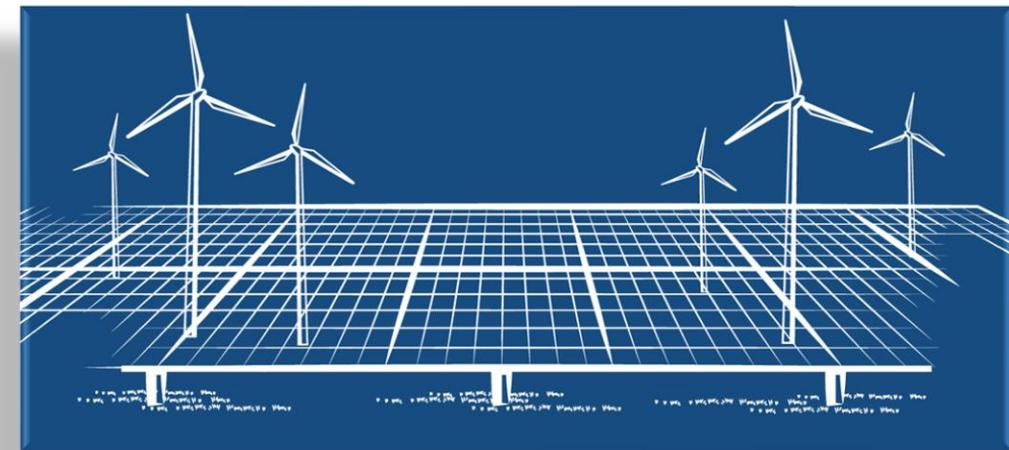
Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo
MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILE

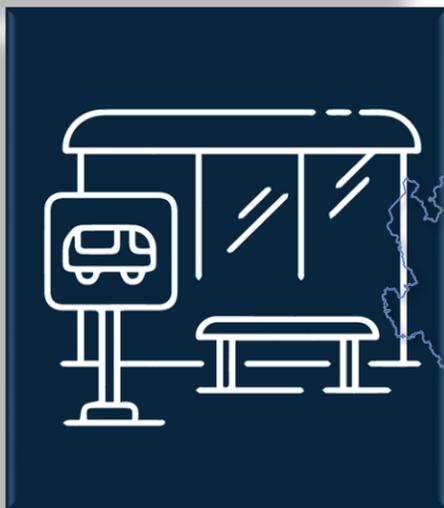
Descrizione
 Diversi soggetti, tra cui l'UNII (Unione Navigazione Interna Italiana), stanno lavorando affinché la navigazione interna diventi più competitiva e funzionale sia sul fronte turistico che commerciale. Ad oggi nella pianura padana si riscontrano difficoltà di navigabilità sulla rete a causa di alcuni ponti bassi sul canale Tartaro-Canalbianco 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 che da alcuni decenni sono ancora esistenti, garantendo maggiori portate e tiranti d'aria, per la rete facente parte del Corridoio Mediterraneo, senza trascurare le necessarie integrazioni intermodali. Queste sono 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). 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.

Benefici
 UNII stima che, nel caso della pianura padana, per ogni milione di tonnellate trasportata via acqua dal mare Adriatico al suo centro (es. Mantova o Cremona) si riducono le esternalità negative che fanno risparmiare ai territori attraversati - in termini socio-economici ed ambientali - circa 8 milioni di euro.

Azioni
 Sarà rilevante costruire una governance di sistema moderna ed efficace, che in un quadro di coordinamento di piano strategico, individui enti responsabili adeguati per ciascuna delle diverse attività.



Tematiche complementari



- **Verso una rete infrastrutturale efficiente**
- **Per giungere ad una logistica e mobilità sostenibili**
- **Per una fattiva semplificazione e digitalizzazione**

Verso una rete infrastrutturale efficiente

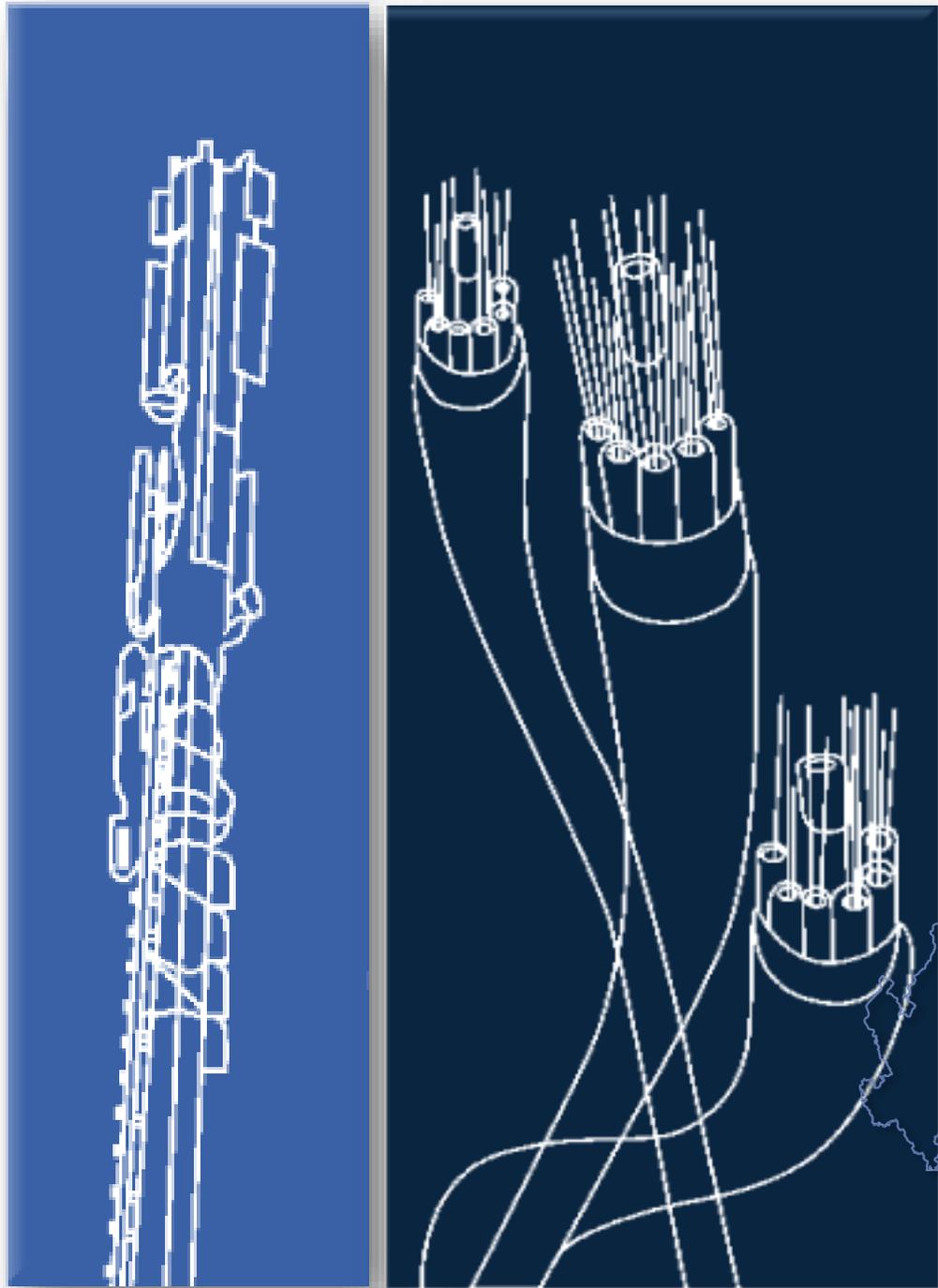
- **Monitorare** in maniera costante i **manufatti infrastrutturali esistenti** (soprattutto quelli datati) e di conseguenza procedere ad una **rigenerazione e manutenzione** ordinaria e straordinaria delle risorse in essere, da effettuare in maniera **programmata, innovativa e coordinata**, in modo da incidere il meno possibile sulla normale circolazione
- Completare in tempi rapidi le **opere già cantierizzate**, per superare le difficoltà di circolazione dovuti ai cantieri e giungere all'utilizzo del nuovo sistema di trasporto progettato
- Migliorare la **sicurezza delle strade e delle ferrovie esistenti**, a partire da una buona progettazione, perseguendo standard europei per la gestione **efficiente** dei servizi di trasporto, come i sistemi di segnalamento ferroviario
- Istituire **l'archivio dei documenti di verifica dei carichi dei ponti** oggetto di autorizzazione all'attraversamento da parte di trasporti eccezionali, da utilizzare per transiti successivi assimilabili
- Puntare all'**intermodalità** e all'**integrazione dei servizi**, per rendere il sistema dei trasporti più efficiente, più sostenibile e più rispondente alle esigenze dei passeggeri e delle merci, aumentando il livello di servizio offerto a turisti, residenti e imprese e migliorando in generale la **fruizione del territorio**, dalle aree metropolitane a quelle montane e remote
- Nell'ambito della **programmazione territoriale degli enti locali**, effettuare scelte insediative coerenti con il disegno infrastrutturale complessivo per evitare che scelte di tipo diffusivo degli insediamenti vanifichino l'efficacia degli investimenti già realizzati
- Sfruttare la **navigazione sui laghi principali**, già risorsa importante per il turismo, anche dal punto di vista del pendolarismo, come servizio di trasporto locale collettivo, **in termini di intermodalità** (esempio: regionalizzazione della gestione della Navigazione del Lago di Como)
- Potenziare i collegamenti dell'**ultimo miglio**, spesso difficoltosi per le imprese, in termini di tempo, agendo anche con piccole infrastrutture che migliorano le criticità e i colli di bottiglia puntuali
- Promuovere **percorsi formativi nel settore dei trasporti e della logistica**, per colmare la mancanza di competenze nel settore logistico e dell'autotrasporto
- Avviare attività di **sensibilizzazione, informazione e confronto con il territorio** per superare l'eventuale opposizione alla realizzazione di alcune infrastrutture, per superare la sindrome Nimby (esempi: collegamento Magenta-Vigevano-Tangenziale ovest di Milano; interconnessione Pedemontana-Brebemi)

Per giungere ad una logistica e mobilità sostenibili

- **Incrementare l'offerta di trasporto intermodale**, aumentando la capacità dei terminal lombardi
- Creare **piattaforme logistiche di prossimità** nelle aree di distribuzione finale delle merci, a favore della "Regione Logistica Milanese", di dimensioni non elevate, utilizzando anche aree industriali dismesse
- Organizzare un sistema di **distribuzione delle merci per filiere**, soprattutto nell'area metropolitana di Milano
- Favorire il trasporto dell'ultimo miglio con **veicoli a basso impatto ambientale**
- Incrementare la diffusione dei **lockers**, per le consegne ai privati
- Aumentare la disponibilità di **aree di sosta attrezzate per gli autisti**, in prossimità soprattutto dei centri intermodali, per garantire la giusta e sicura alternanza tra ore di guida e riposo
- Incentivare il **rinnovo del parco veicolare**, con l'impiego di carburanti alternativi e la diffusione capillare di punti di ricarica e rifornimento
- **Potenziare il trasporto collettivo**, sia in ambito urbano che extraurbano, anche verso le aree industriali, per ridurre l'uso dei mezzi privati e i volumi della congestione. In diverse aree, è necessario intervenire nel ripristino delle stazioni a servizio del TPL (esempi: province di VA, CO e LC)
- Potenziare la **rete ciclabile** regionale, non solo come estensione, ma anche come servizi, sicurezza, efficienza e sostenibilità per promuovere l'uso della bicicletta sia nella quotidianità che per le attività turistiche e ricreative
- Predisporre una pianificazione condivisa con il territorio delle **infrastrutture energetiche e di gestione/trattamento dei rifiuti**, che vada nella direzione dell'efficienza e della sostenibilità, non solo dal punto di vista ambientale, ma anche da quello economico e sociale, semplificando anche in questo ambito iter e procedure autorizzative (esempio: esigenza di estensione del metanodotto fino a Bormio)
- Creare maggiori **sinergie tra i due gestori della rete ferroviaria RFI e FNM** a livello di servizi offerti, per migliorare la qualità e permettere collegamenti fino all'ultimo miglio ai passeggeri (esempio: Lario Fiera Erba)

Per una fattiva semplificazione e digitalizzazione

- Migliorare la **qualità** e i **tempi della progettazione**, nonché l'attenzione verso le concrete e reali esigenze del territorio e verso tutte le tipologie di veicoli, soprattutto quelli pesanti (non sempre tenute in debito conto)
- **Snellire le procedure di approvazione dei progetti**, apportando innovazioni organizzative e autorizzative, eliminando le frammentazione e sovrapposizioni delle responsabilità del sistema pubblico, le possibili controversie e le regole poco chiare per giungere ad una cantierizzazione rapida delle opere
- Promuovere una **migliore comunicazione** da parte dei gestori delle reti verso imprese e cittadini, informando tempestivamente su avvio dei **lavori sul territorio**, durata, completamento, eventuali ritardi
- **Monitorare** in maniera progressiva lo **stato di avanzamento dei lavori**, per intervenire in maniera tempestiva sulle criticità riscontrate
- Con riferimento ai **divieti di circolazione per i mezzi pesanti** imposti dalle amministrazioni locali, cercare soluzioni concordate e condivise anche con le associazioni di categoria interessate
- **Aumentare la capillarità delle infrastrutture digitali** (anche nelle aree rurali, vallive, remote e marginali), favorendo la connettività per imprese e cittadini, che si traduce in nuovi servizi che possono aiutare la produttività, ma anche in minore mobilità e minore impatto sul territorio (il livello delle connessioni non è sempre omogeneo e adeguato rispetto alle aspettative)
- Introdurre una forte **digitalizzazione dei processi**, per migliorare il sistema di mobilità, rendere più sostenibili i processi, ottimizzare i flussi di traffico e i servizi forniti ai passeggeri, ma anche per efficientare la logistica, permettendo una gestione sicura e veloce dei dati, delle informazioni, del magazzino, della spedizione, della Reverse Logistics, dei controlli doganali e delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali
- Dotare i **lungi tratti stradali in galleria** e i **treni passeggeri di WI-FI**, per aumentare il livello di servizio degli utenti e la loro produttività (esempi: SS 36; strade della Val Camonica; viabilità del Garda/Valle Sabbia)
- Organizzare i cantieri in modo da massimizzare la **sicurezza dei lavoratori** e usare manodopera locale nei cantieri



Infrastrutturazione BUL e 5G

- **Gli interventi previsti in Lombardia**
- **Piano di cablaggio delle aree bianche**

Le reti a banda ultralarga, ovvero reti con velocità di ricezione di almeno 30 Mbit/s, sono ormai diventate un'infrastruttura indispensabile per le imprese, la pubblica amministrazione e i cittadini. La realizzazione di tali reti, però, comporta ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo in alcune zone del Paese, le cosiddette "aree di mercato". Queste si contrappongono alle "aree a fallimento di mercato" o "aree bianche", nelle quali invece l'infrastrutturazione avviene grazie all'intervento del "pubblico".

Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, la Commissione europea nel 2016 e nel 2021, con rispettivamente il cd. "Gigabit Society" e il cd. "Digital compass", ha definito gli obiettivi e le modalità per conseguire la **trasformazione digitale** dell'Europa entro il 2030, ossia che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

Il 25 maggio 2021, il Governo italiano ha approvato la "**Strategia italiana per la Banda Ultralarga - "Verso la Gigabit Society"**" che di fatto anticipa l'obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.

La Strategia si compone di sette interventi, due dei quali già in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR, che complessivamente destina alla trasformazione digitale 6,7 miliardi di euro.

Piani	Fondi PNRR (mln €)
Italia 1 Giga	3.863,5
Italia 5G	2.020,0
Scuole connesse	261,0
Sanità connessa	501,5
Isole minori	60,5
Totale investimenti	6.706,5

Gli interventi previsti in Lombardia

Strategia italiana per la Banda ultralarga - "Verso la Gigabit Society"

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	Fibra: 31.12.2023 FWA: 31.12.2022	≈ 303,311	UI "vendibili": 625.876 (31.03.2022)	UI previste: 1.350.350
Piano voucher a imprese e professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 20,609	Attivato: 3.218.566 € (11.06.2022: ore 11:00)	Prenotato: 2.590.857 € (11.06.2022: ore 11:00)
Italia 1 Giga	Lotto 13: Lombardia Operatore aggiudicatario Open Fiber	30.06.2026	≈ 193,140 (contributo pari al 70% investimento)	-	N° civici previsti 397.008
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Lotto 1: Lombardia Operatore aggiudicatario Tim	30.06.2026	≈ 170,143 * (base gara)	N° min. siti da rilegare: 1.716 *	N° siti facoltativi: 191 *
Italia 5G: Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps)	Lotto 1: Lombardia Operatore aggiudicatario RTI InWit, Tim, Vodafone	30.06.2026	≈ 94,918 ** (base gara)	N° min aree da coprire: 216 **	-
Scuole connesse	Lotto 2: Lombardia Operatore aggiudicatario Intred	30.06.2026	≈ 19,353	-	Sedi previste: 1.264
Sanità connessa	Lotto 2: Lombardia Operatore aggiudicatario Tim	30.06.2026	≈ 34,240	-	Sedi previste: 1.343

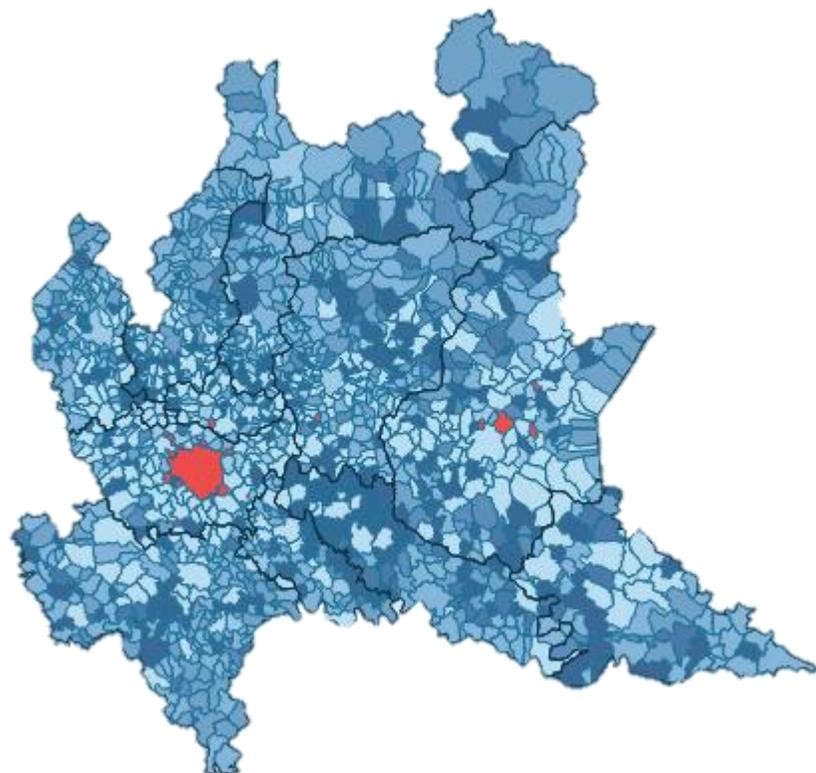
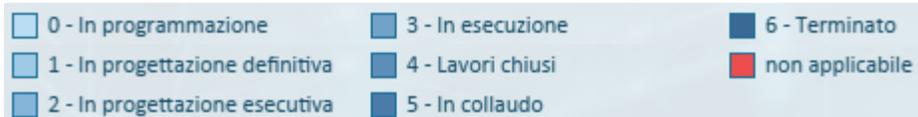
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE (03.07.2022)
UI: unità immobiliari

* valore economico massimo per Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta

** valore economico massimo per Lombardia, Sardegna, Provincia autonoma di Bolzano, Provincia autonoma di Trento

Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori in fibra



	In programmazione	In prog. definitiva	In prog. esecutiva	In esecuz.	Lavori chiusi	In collaudo	Termin.	Non applicab.	Totale
Bergamo	59	7	66	26	24	7	52	1	242
Brescia	64	9	42	20	21	5	41	4	206
Como	36	0	41	32	6	8	31	0	154
Cremona	13	0	24	6	4	15	53	0	115
Lecco	13	3	31	12	2	2	26	0	89
Lodi	11	2	17	10	2	2	17	0	61
Mantova	12	0	30	4	5	5	13	0	69
Milano	68	9	17	7	3	5	16	9	134
Monza e della Brianza	25	2	9	2	2	-	14	1	55
Pavia	27	1	79	34	7	11	30	0	189
Sondrio	5	2	30	14	11	3	13	0	78
Varese	36	1	54	19	4	3	22	0	139
Lombardia	369 (24%)	36 (2%)	440 (29%)	186 (12%)	91 (6%)	66 (4%)	328 (21%)	15 (1%)	1.531*

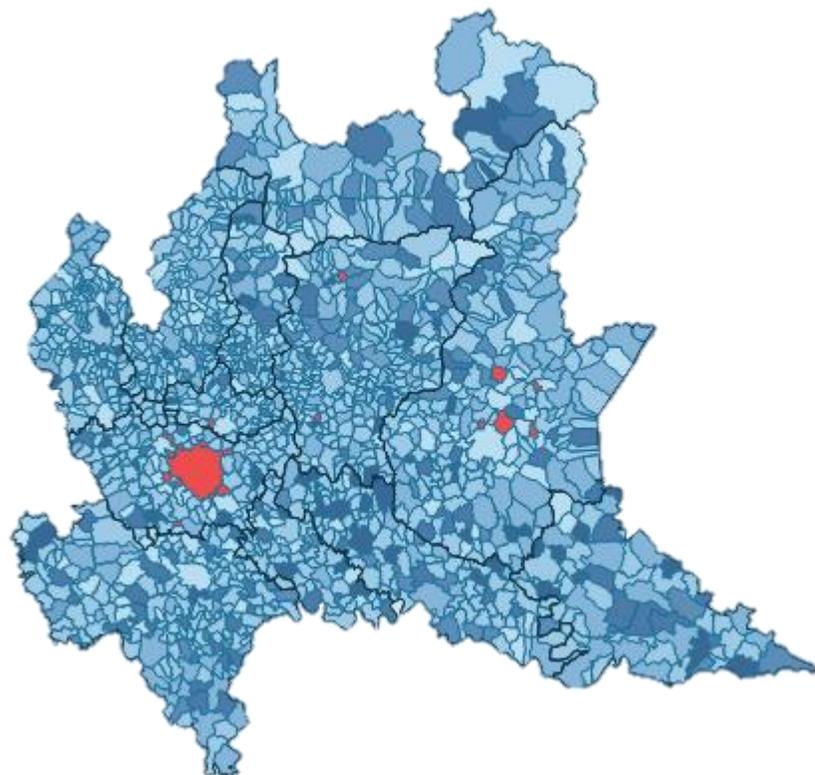
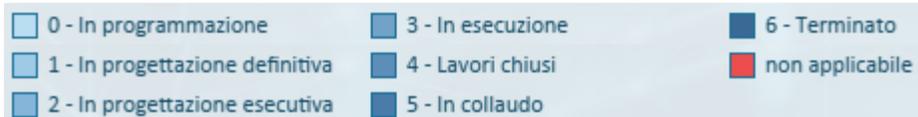
* L'assetto dei Comuni è al 31/12/2014

Fonte: www.programmainfrastrutture.unioncamere.it, 30.06.2022

- sono contemplati anche gli eventuali interventi diretti
- non applicabile: comuni in cui non è prevista la realizzazione della rete in fibra nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche

Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori rete FWA (Fixed Wireless Access)



	In programmazione	In prog. definitiva	In prog. esecutiva	In esecuz.	Lavori chiusi	In collaudo	Termin.	Non applicab.	Totale
Bergamo	18	151	32	4	18	9	8	2	242
Brescia	31	92	45	1	10	16	6	5	206
Como	24	97	19	5	4	4	1	0	154
Cremona	5	77	8	0	8	4	13	0	115
Lecco	14	50	9	2	5	6	3	0	89
Lodi	7	41	3	0	1	5	4	0	61
Mantova	2	32	15	0	4	7	9	0	69
Milano	18	89	6	0	0	6	6	9	134
Monza e della Brianza	9	34	5	0	0	3	3	1	55
Pavia	21	110	21	3	6	25	3	0	189
Sondrio	10	36	14	0	11	5	2	0	78
Varese	18	92	12	3	0	10	4	0	139
Lombardia	177 (12%)	901 (59%)	189 (12%)	18 (1%)	67 (4%)	100 (7%)	62 (4%)	17 (1%)	1.531*

* L'assetto dei Comuni è al 31/12/2014

Fonte: www.programmainfrastrutture.unioncamere.it, 30.06.2022

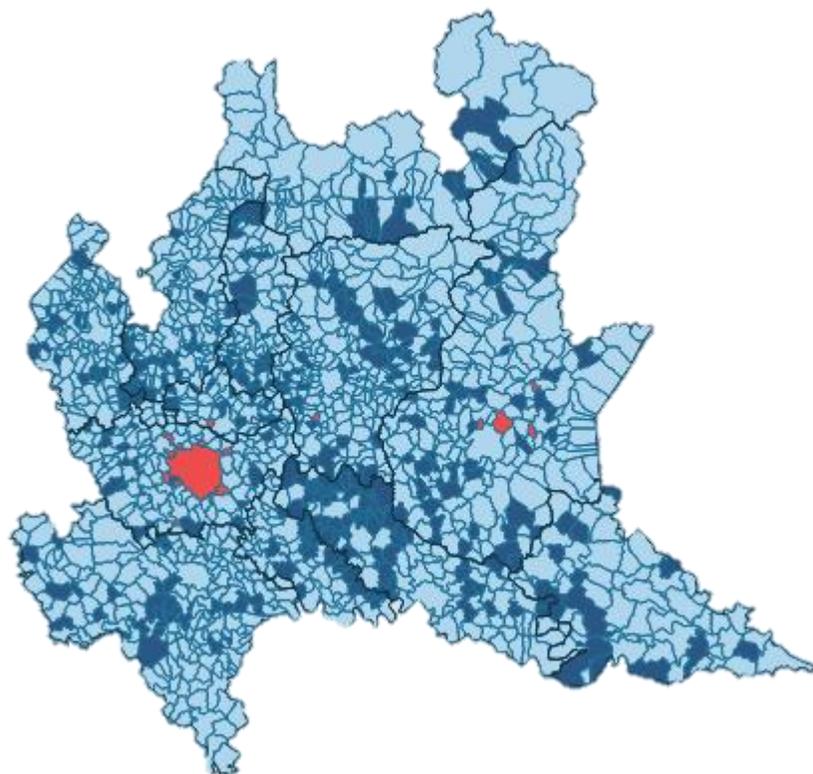
- non applicabile: comuni in cui non è prevista la realizzazione della rete in FWA nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche

Piano di cablaggio delle aree bianche

Comune collaudato per Fibra

- SI
- NO
- non applicabile

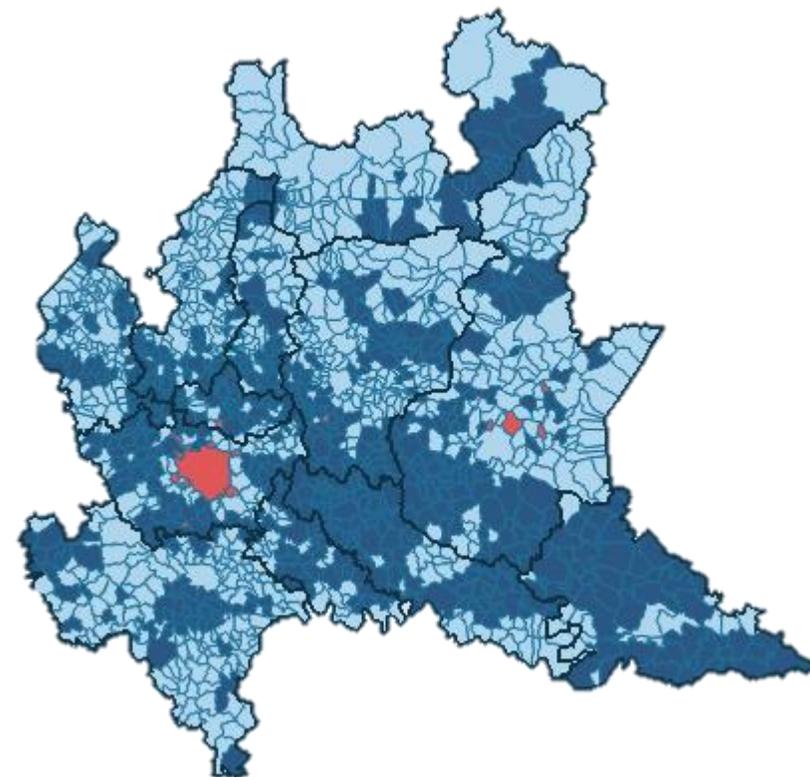
341
comuni con rete in fibra collaudata
[22,6% dei comuni lombardi]



Rete in commercializzazione

- SI
- NO
- non applicabile

699
comuni con rete in commercializzazione
[46,4% dei comuni lombardi]



Fonte: www.programmainfrastrutture.unioncamere.it, 30.06.2022



Conclusioni



Nel nostro Paese non è mai mancata l'attività di programmare infrastrutture; la capacità però di trasformare i progetti in opere è stata negli anni piuttosto latitante. La cattiva progettazione, problemi burocratici o di ricorsi alcune volte hanno ritardato o bloccato i cantieri; spesso, invece, mancavano le risorse. Oggi siamo ad una svolta: nell'immediato sono **disponibili ingenti risorse**, a iniziare da quelle messe a disposizione dal **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**, che destina alle «infrastrutture per una mobilità sostenibile» 25,4 miliardi di euro; senza dimenticare gli investimenti regionali finalizzati nel **Piano Lombardia**, che rivolge alle infrastrutture oltre 2 miliardi.

Si tratta quindi di un'occasione da non sprecare per il rilancio infrastrutturale del Paese e della Lombardia, soprattutto se si considera che nel PNRR sono previste anche riforme strutturali per rendere i processi amministrativi più adeguati ad un Paese moderno.

Tutti gli attori in campo, ognuno per la propria parte, devono **lavorare in maniera sinergica** per rendere il territorio lombardo sempre più attrattivo e performante, per favorire la competitività del sistema economico-produttivo, lo sviluppo sostenibile e contribuire ad elevare il benessere sociale e la qualità dei servizi erogati a cittadini, turisti e imprese.

Il sistema camerale lombardo ha deciso di fare la sua parte, arrivando a definire una **lista di priorità infrastrutturali** per gli **imprenditori del territorio**, riportata in questo Libro Bianco, nella convinzione che occorre puntare ad una rete di trasporto capillare, organizzata e efficiente, che consenta di mettere in relazione il locale con il globale e viceversa e di competere - senza gap dotazionali - con il resto d'Europa.

Rispetto all'impegno dei **Giochi Olimpici del 2026**, in cui Veneto e Lombardia saranno vetrina verso il mondo del sistema Paese, i prossimi anni saranno determinanti per raggiungere l'obiettivo di una maggiore infrastrutturazione. Sarà altresì fondamentale rilanciare gli **investimenti privati** attraverso accordi di Partenariato pubblico-privato o operazioni di Project financing a sostegno dei finanziamenti pubblici.

Il futuro esige che i diversi territori si attrezzino per affrontare nel migliore dei modi le sfide globali, a partire dalla **transizione ecologica**, per imparare ad avere dei comportamenti rispettosi dell'ambiente, e **digitale**, per potenziare la competitività del sistema produttivo e promuovere l'efficienza della pubblica amministrazione.

Report realizzato da
Unioncamere Lombardia con il
supporto tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI

