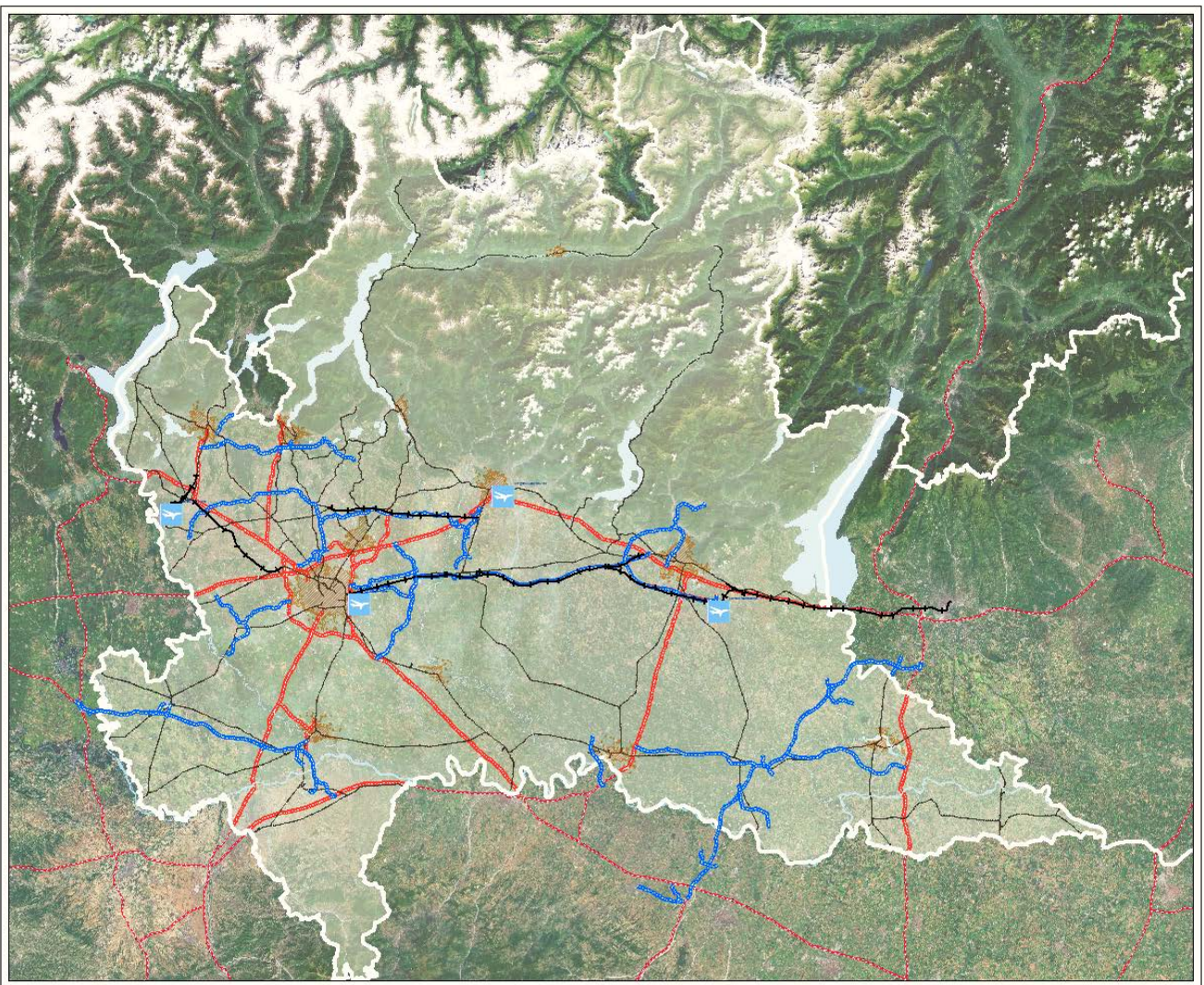




Regione Lombardia

Dossier Infrastrutture

Presentato da Regione Lombardia al Governo
in occasione dell'inaugurazione
della TEEM il 16 maggio 2015



www.trasporti.regione.lombardia.it

Indice

A-PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE

RETE AUTOSTRADALE

A - 1 Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana)	
A - 1.a Tratte B2 –C –D	pag. 04
A - 1.b Tangenziale di Varese	pag. 05
A - 1.c Tangenziale di Como	pag. 06
A - 2 Brebemi	pag. 07
A - 3 Autostrada regionale Cremona-Mantova	pag. 08
A - 4 Autostrada Regionale Varese-Como-Lecco	pag. 09
A - 5 Terza corsia Milano – Meda (da Cormano a Cesano M.)	pag. 10
A - 6 Interconnessione Pedemontana e Brebemi (IPB) e tangenziale di Treviglio	pag. 11
A - 7 Collegamento autostradale Brennero-La Spezia (Ti.Bre.)	pag. 12
A - 8 Quarta corsia Tangenziale Ovest	pag. 13
A- 9 A1 – Quarta corsia Milano-Lodi	pag. 14
A - 10 A4 – Quarta Corsia Dinamica – tratta urbana MI	pag. 15
A - 11 Autostrada Regionale Broni-Mortara e raccordo Autostradale Mortara/Stroppiana/A26	pag. 16

RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A – 12 Variante SS 341 “Gallaratese”	pag. 17
A - 13 Comparto Sud-Ovest: Magenta –Abbiategrasso –Vigevano	pag. 18
A – 14 Cassanese bis e potenziamento SP Rivoltana	pag. 19
A – 15 Raccordo Valtrompia	pag. 20
A – 16 Tangenziale sud di Brescia	pag. 21
A – 17 Bretella A21 – Castelvetro Piacentino e terzo ponte sul Po	pag. 22
A - 18 Interventi di accessibilità alla Valtellina – Variante di Tirano	pag. 23
A - 19 Variante di Casalpusterlengo	pag. 24
A - 20 Variante di Zogno	pag. 25

A - 21 Potenziamento Paullese e Ponte sull'Adda	pag. 26
A - 22 Ponte di S. Benedetto Po	pag. 27
A - 23 Collegamento Lecco-Bergamo – Varianti di Cisano e Vercurago	pag. 28
A - 24 Variante Tremezzina	pag. 29
A - 25. S.S. 42 “del Tonale e della Mendola” Varianti di Trescore-Entratico e Cedegolo Malonno	pag. 30
A - 26 Ponte della Becca	pag. 31
A - 27 Riqualificazione della SS 45 bis “Gardesana occidentale” in Comune di Gargnano (BS)	pag. 32

B- INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B – 28 Realizzazione linea AV/AC Brescia-Verona	pag. 33
B - 29 Potenziamento Rho-Gallarate e nodo di Milano	pag. 34
B - 30 Completamento linea Malpensa-Lugano: tratta Arcisate-Stabio e riapertura Varese-P.to Ceresio	pag. 35
B – 31 Adeguamento Linea Luino-Sesto Calende-Gallarate	pag. 36
B – 32 Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi e quaduplicamento Milano-Pavia	pag. 37
B - 33 Adeguamento Linea Chiasso-Como-Seregno-Monza-Milano	pag. 38
B – 34 Realizzazione collegamento Malpensa Nord e Sud Completamento raddoppio Milano-Mortara	pag. 39
B-35 Completamento raddoppio Milano-Mortara: raddoppio tratta Albairate-Parona-Mortara	pag. 40
B -36 Potenziamento nodo ferroviario di Bergamo con connessioni all'aeroporto di Orio al Serio e ospedale	pag. 41
B – 36 Realizzazione linea Seregno-Bergamo e innesto sulla linea Bergamo-Treviglio	pag. 42

C - NAVIGAZIONE

C - 37 Interventi per la navigabilità del fiume Po	pag. 43
--	---------

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A- 1.a Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana) - Tratte B2, C, D

COSA È

Oltre alle già completate tratte autostradali:

- primo Lotto della Tangenziale di Varese, con sviluppo di 4,9 km;
- primo Lotto della Tangenziale di Como, con sviluppo di 3 km;
- tratta A da Cassano MagnaGo (A8) a Lomazzo (A9), lunga 14,3 km, a due corsie per senso di marcia;

il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo comprende anche le altre tratte necessarie per il collegamento tra la A8 e la A4. Di quest'asse principale dell'opera, che ha una complessiva estesa di 67 km, è infatti in corso di realizzazione la sola Tratta B1 (circa 7,5 km) sino a Lentate sul Seveso (ex SS35). Da completare le Tratte B2, C e D fino all'autostrada A4 ad Osio Sotto (BG).

A COSA SERVE

Attraverso il completamento della Pedemontana si intendono perseguire i seguenti obiettivi:

- potenziare l'asse est-ovest lungo la direttrice del Corridoio 5 della rete TEN-T dell'Unione Europea;
- alleggerire l'attuale sistema tangenziale di Milano, mediante la realizzazione di un asse esterno;
- integrare la rete della viabilità regionale grazie all'interconnessione delle più importanti radiali su Milano in un nuovo disegno a maglia ortogonale, che contribuisce a ridurre anche le attuali situazioni di crisi della viabilità ordinaria.

RICHIESTE AL GOVERNO

1. Procedere quanto prima all'approvazione del secondo Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica CAL/APL tramite decreto interministeriale MIT/MEF, creando così i presupposti per la bancabilità delle tratte mancanti.
2. Anche in relazione alla necessaria adeguata solidità societaria delle controllanti di APL, procedere alla ricapitalizzazione di ASAM S.p.A., società di proprietà di Regione Lombardia, per il tramite di Finlombarda, a seguito di quanto previsto dall'art. 1, comma 49 della Legge "Delrio" (legge 7 aprile 2014 n. 54).
3. Prevedere una più ampia rivisitazione della normativa vigente con specifica disciplina in tema di pedaggiamento mediante free flow e di individuazione di un sistema efficace e tempestivo di riscossione coattiva degli importi relativi al mancato pagamento del pedaggio, delle relative sanzioni e degli oneri di accertamento.
4. Inserire la Pedemontana nella lista di infrastrutture strategiche e immediatamente cantierabili di cui al Piano Juncker per garantire la possibilità di accedere a prestiti bancari con tassi contenuti e permettendo così di giungere al closing finanziario senza ulteriori ed eccessivi oneri economici.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A - 1.b Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana) - Tangenziale di Varese

COSA È

Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, oltre al tracciato autostradale principale da Cassano Magnago (A8) a Osio Sotto (A4), prevede anche la realizzazione delle Tangenziali di Como e Varese.

Per quanto concerne la Tangenziale di Varese, il primo lotto, con sviluppo di circa 5 km, è già entrato in esercizio lo scorso gennaio 2015. Ancora da completare lo svincolo con l'autostrada A8 a Gazzada Schianno.

Il progetto definitivo del secondo lotto, che consente un potenziamento dell'accessibilità alla Svizzera attraverso il Valico del Gaggiolo tramite un asse autostradale di 6 km di estensione, non è stato approvato dal CIPE.

A COSA SERVE

La Tangenziale di Varese, completata con il mancante secondo lotto, consente di agevolare i collegamenti con la Svizzera, sgravando la viabilità ordinaria dagli importanti flussi di traffico anche connessi con il forte pendolarismo transfrontaliero.

L'intervento è tra l'altro coordinato con l'asse viario che proseguirà in territorio elvetico, per il quale la Confederazione Elvetica aveva ipotizzato una strada a due corsie che, dal confine di Stato (Gaggiolo), porti a Mendrisio (autostrada Como - Lugano).

RICHIESTE AL GOVERNO

1. Portare all'approvazione del CIPE il progetto definitivo dello svincolo di Gazzada Schianno di cui è già stata esperita la Conferenza di Servizi ai sensi della legge obiettivo.
2. Trovare le necessarie risorse (il costo netto dell'opera ammonta a 340 milioni di euro) per finanziare, tramite contributo pubblico, il secondo lotto della Tangenziale di Varese.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A- 1.c Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana) – Tangenziale di Como

COSA È

Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, oltre al tracciato autostradale principale da Cassano Magnano (A8) a Osio Sotto (A4), prevede anche la realizzazione delle Tangenziali di Como e Varese.

Per quanto concerne la Tangenziale di Como, il primo lotto, con sviluppo di 3 km, è già terminato e verrà aperto all'esercizio il prossimo 23 maggio 2015. In relazione alla necessità di pedaggiare gli utenti provenienti e/o diretti sull'autostrada A9 (concessione Autostrade per l'Italia), lo svincolo di Grandate potrà essere aperto con tutte le manovre solo una volta completato il sistema di esazione.

Il secondo lotto, invece, sviluppato a livello di progetto definitivo dal concessionario autostradale, non è stato approvato dal CIPE.

A livello territoriale si è condiviso un nuovo tracciato meno impattante e meno costoso, oltre che coerente con la programmata autostrada regionale Varese-Como-Lecco e che si raccorda con la SS342 "Briantea" in Orsenigo (CO).

A COSA SERVE

La Tangenziale di Como, completata con il mancante secondo lotto, è fondamentale per sgravare dal traffico di attraversamento la convalle del capoluogo comasco, sgravando il centro cittadino dai rilevanti flussi di traffico lungo le percorrenze est-ovest o aventi origine/destinazione dalla vicina Svizzera.

RICHIESTE AL GOVERNO

Trovare le necessarie risorse (il costo netto dell'opera, secondo il progetto definitivo, ammontava a 690 milioni di euro, importo certamente ridimensionato alla luce della nuova ipotesi di tracciato) a per finanziare, tramite contributo pubblico, il secondo lotto della Tangenziale di Como.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A-2 BreBeMi.

COSA È

L'autostrada BreBeMi è entrata in esercizio il 23 giugno del 2014. Il suo tracciato ha uno sviluppo di circa 62 Km e attraversa la pianura lombarda con giacitura ovest-est.

A COSA SERVE

BreBeMi, sviluppandosi lungo la direttrice che collega il sistema metropolitano di Milano con una delle principali zone produttive italiane localizzata nell'area di Bergamo e Brescia (con poco meno di 4 milioni di abitanti e centinaia di migliaia di imprese che hanno relazioni economiche molto intense all'interno dell'area stessa e verso l'esterno), consente il decongestionamento del sistema viario ordinario e l'alleggerimento della pressione del traffico sull'A4.

Mancando tuttavia il completamento del Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari, ad opera di altra concessionaria, risulta necessario procedere alla realizzazione di una nuova interconnessione sulla A4 per il miglioramento dell'accessibilità del sistema autostradale in un'ottica di rete.

RICHIESTE AL GOVERNO

1. In relazione alla già presentata istanza di revisione del PEF, procedere all'assegnazione delle risorse di cui alla legge n. 190/2014 con delibera del CIPE, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
2. Favorire un rapido iter approvativo del progetto di nuova interconnessione di BreBeMi con l'autostrada A4 a Brescia/Castegnato, di imminente avvio ai sensi della legge obiettivo.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A-3 Autostrada Regionale Cremona-Mantova

COSA È

La nuova direttrice, lunga 60 Km, è pensata per collegare l'autostrada A21 a Cremona con l'autostrada A 22 a Mantova Sud, prevedendo un tratto comune con il TIBRE (9 km).

L'opera si configura come un'autostrada di tipo chiuso, con due corsie per senso di marcia, quattro interconnessioni autostradali e sei autostazioni a pedaggio.

L'itinerario si completa con il tratto Mantova Nord – Castel d'Ario, che garantisce la continuità dell'itinerario medio-padano con l'autostrada regionale veneta Nogara-Mare. Il progetto preliminare di tale tratto è stato approvato in Conferenza di Servizi insieme alla tratta Cremona- Mantova, ma, ad oggi, non è oggetto di concessione regionale.

A COSA SERVE

Con la realizzazione della Cremona-Mantova si costituirà, in concorso con gli interventi programmati dalla Regione Veneto con la Nogara-Mare, una nuova direttrice est-ovest nella pianura Padana verso i porti dell'Adriatico, con effetti di alleggerimento della A4.

Intersecando il raccordo autostradale TIBRE, l'opera contribuirà anche a migliorare le interconnessioni con i flussi della direttrice La Spezia (A14) – Brennero (A22).

RICHIESTE AL GOVERNO

Favorire il proseguimento dell'iter realizzativo del raccordo autostradale TIBRE, vista la stretta connessione con l'Autostrada Regionale Cremona-Mantova.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A-4 Autostrada Regionale Varese-Como-Lecco

COSA È

Il potenziamento del sistema di collegamento da Varese a Lecco è previsto mediante realizzazione di un tracciato di tipo autostradale di lunghezza pari a circa 37 km, che si sviluppa in interconnessione con infrastrutture in parte esistenti e in parte in realizzazione:

- Tratta Varese – Como dalla tangenziale di Varese a Lozza/Vedano Olona fino all'interconnessione della tangenziale di Como con la A9 a Grandate;
- Lotto 2 Tangenziale di Como (di Pedemontana Lombarda) dal termine del primo lotto della Tangenziale di Como alla ex S.S. 342 'Briantea' a Orsenigo;
- Tratta Como – Lecco dalla ex S.S. 342 alla S.S. 36 (Milano-Lecco) a Nibionno.

Sono previsti svincoli e interconnessioni intermedi con la ex S.S. 342 e la ex S.S. 639 (direttrice Como-Lecco).

A COSA SERVE

L'opera persegue i seguenti obiettivi:

- consentire collegamenti efficaci dei territori della fascia pedemontana della Lombardia con la rete autostradale nazionale, l'aeroporto di Malpensa, la direttrice del Gottardo e la Valtellina;
- migliorare i collegamenti dei tre capoluoghi di provincia, riducendo gli attuali tempi di percorrenza, evitando l'attraversamento dei centri abitati della viabilità storica (ex S.S. 342) e creando una connessione diretta del sistema alla S.S. 36.

RICHIESTE AL GOVERNO

In riferimento all'importanza dell'intervento nel sistema autostradale Pedemontano Lombardo, definire, in stretta collaborazione con Regione Lombardia, le procedure necessarie al fine di inserire l'opera tra le opere strategiche nazionali.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A-5 Terza corsia Milano – Meda (da Cormano a Cesano Maderno)

COSA È

L'intervento si colloca nel quadrante nord di Milano compreso tra lo svincolo A4 e l'innesto della futura Pedemontana e consiste in un adeguamento della sezione stradale alla categoria 'autostrada urbana' secondo una tipologia a tre corsie per senso di marcia per la tratta Bovisio Masciago – A52 e a due corsie per la tratta A52 - A4, con contestuale riorganizzazione degli svincoli di connessione con la rete di livello inferiore e la realizzazione di un sistema di complanari alla ex S.S. n. 35 a servizio del traffico locale.

A COSA SERVE

L'opera persegue una divisione dei flussi locali da quelli di lunga percorrenza o di penetrazione a Milano, garantendo anche un miglior livello di servizio degli svincoli in quanto la tratta interessata si caratterizza per flussi di traffico rilevanti (107.000 veicoli/g) con elevati livelli di congestione nelle ore di punta.

RICHIESTE AL GOVERNO

In riferimento all'importanza dell'intervento nel sistema autostradale dell'area Nord di Milano, definire, in stretta collaborazione con Regione Lombardia, le procedure necessarie al fine di inserire l'opera tra le opere strategiche nazionali, valutando anche l'estensione delle concessioni autostradali contigue (Serravalle, Pedemontana).

Trovare le risorse per finanziare, anche con eventuale contributo pubblico, la riqualifica dell'itinerario storico, adeguando la sezione stradale alla categoria 'autostrada urbana' secondo una tipologia a tre corsie per senso di marcia.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A-6 Interconnessione tra Sistema Viabilistico Pedemontano e la Brescia-Bergamo - Milano (IPB) e tangenziale di Treviglio

COSA È

L'ambito territoriale interessato è costituito dall'area a sud di Bergamo compresa tra il Fiume Brembo e la linea ferroviaria Bergamo - Treviglio. Il tracciato ha uno sviluppo complessivo di 18,8 km ed è articolato in tre tratte principali:

- la tratta dallo svincolo di Osio Sotto della Pedemontana a Boltiere (c.d. tratta 'A');
- la tratta da Boltiere alla ex S.S. 11 e interconnessione con BreBeMi (c.d. tratta 'B');
- l'opera connessa dalla tratta 'A' (Boltiere) alla Tangenziale sud di Bergamo/svincolo A4 di Dalmine (c.d. tratta 'C').

Sono previste connessioni intermedie con la viabilità dell'area e in particolare il completamento della Tangenziale Nord-Ovest di Treviglio.

Il progetto comprende anche un'opera connessa di collegamento tra la nuova tratta autostradale e la Tangenziale sud di Bergamo, in prossimità del casello di Dalmine della A4.

A COSA SERVE

Con la realizzazione della I.P.B. si persegue l'obiettivo di dare continuità alla rete delle nuove autostrade BreBeMi e Pedemontana, offrendo anche una soluzione al miglioramento dei collegamenti stradali tra Bergamo e Treviglio (secondo centro provinciale e nodo di interscambio multimodale).

RICHIESTE AL GOVERNO

In riferimento all'importanza dell'intervento nel sistema viabilistico lombardo, occorre definire, in stretta collaborazione con Regione Lombardia, le procedure necessarie per favorire le connessioni con il sistema autostradale nazionale.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A-7 Collegamento autostradale Brennero-La Spezia (Ti.Bre.)

COSA È

L'intervento è finalizzato a collegare i porti di La Spezia e Livorno con il Nord Europa attraverso il passo del Brennero, mediante realizzazione di una nuova autostrada a due corsie per senso di marcia di circa km 84 (55 in Lombardia, di cui 23 km in provincia di Cremona e 32 in provincia di Mantova).

Il progetto prevede - unitamente all'opera principale - la realizzazione di alcune opere connesse in territorio cremonese (la riqualifica ex S.S. 343 nel tratto Autostazione Casalasco Viadanese-S.P. 87; alcuni lotti della Variante di Casalmaggiore Viadana; il raccordo ex S.S. 10 - S.P. 65 - S.P. 64) e in territorio mantovano (variante di Goito alla ex S.S. 236 - Goitese), oltre ad opere complementari.

A COSA SERVE

L'infrastruttura svolge un ruolo fondamentale come collegamento interregionale e raccordo intermodale.

Il lotto emiliano è già in corso di realizzazione ma il mancato avvio di opere locali in territorio lombardo (quali la gronda nord di Casalmaggiore e la Variante di Goito) rischia di provocare ripercussioni fortemente negative sulla viabilità ordinaria, già pesantemente compromessa in prossimità del Po per il numero di attraversamenti esistenti.

RICHIESTE AL GOVERNO

È necessario approvare i lotti funzionali successivi, al fine di garantire il completamento dell'infrastruttura e trovare le necessarie risorse per finanziare, tramite contributo pubblico, lotti funzionali dell'opera.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A-8 Quarta Corsia Tangenziale Ovest

COSA È

L'ambito territoriale interessato è costituito dall'area a sud-ovest di Milano. L'infrastruttura è l'unica di tipo autostradale di collegamento tra le direttrici veloci a Ovest (A4 Milano – Torino e A8/A9), a sud (A7 Milano – Genova e A1 Milano - Napoli) e a Est (A58 TEM) di Milano.

L'intervento, di estensione complessiva pari a circa 33 km, insiste nel tratto compreso tra Milano Sud (in corrispondenza dell'interconnessione con la A1 Milano - Napoli) e l'interconnessione con la A8, oltre alla riqualifica del nodo con la A4 "Ghisolfa" e degli svincoli autostradali lungo tutto l'itinerario (in parte già riqualificati).

A COSA SERVE

L'ipotesi di potenziamento della capacità della A50 mediante realizzazione della quarta corsia di marcia si inquadra nell'ottica del miglioramento degli standard di percorribilità e sicurezza attuali e come risposta all'esigenza di rafforzare le relazioni veloci est-ovest del quadrante sud metropolitano rispetto agli incrementi di carico attesi nel medio termine con il completamento degli interventi strategici al contorno del nodo di Milano (TEM, potenziamento A1 MI-Lodi, etc).

Possibili alternative all'intervento prefigurano la creazione di una nuova Tangenziale Ovest Esterna, con caposaldi A1 Melegnano – A7 Binasco – A4.

RICHIESTE AL GOVERNO

È necessario trovare le risorse per finanziare, anche con eventuale contributo pubblico, la riqualifica dell'itinerario autostradale, ampliandolo con la quarta corsia per senso di marcia.

Occorre inoltre valutare, in una logica di sistema complessivo, l'eventuale pedaggiamento free-flow dell'itinerario autostradale, anche al fine di finanziare lo stesso intervento di ampliamento.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-9 A1 - Quarta corsia Milano-Lodi

COSA È

L'intervento, di estensione complessiva pari a circa 17 km, insiste nel tratto compreso tra Milano Sud (in corrispondenza dell'interconnessione con la A50 Tangenziale Ovest) e lo svincolo di Lodi (con l'esclusione del tratto sotteso dalla barriera di Milano Sud/Melegnano).

Tutte le opere d'arte di scavalco sono già predisposte per l'ampliamento della piattaforma, in quanto modificate in occasione della costruzione della parallela linea ferroviaria ad alta velocità.

L'intervento fa parte dell'Accordo di Programma della Tangenziale Est Esterna per quanto riguarda il tratto compreso fra lo svincolo della TEM e l'innesto con la Tangenziale Ovest (circa 7 Km totali).

A COSA SERVE

L'opera è motivata dall'incremento di traffico verificatosi negli ultimi anni sulla tratta e da quello atteso nel breve - medio termine, nonché dalla necessità di assicurare i necessari livelli di servizio e di sicurezza dell'autostrada.

RICHIESTE AL GOVERNO

Indire la Conferenza dei Servizi sull'opera, vista la procedura di VIA già completata, e prevedere il finanziamento dell'opera nell'aggiornamento del piano economico finanziario di Autostrade per l'Italia.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-10 A4 - Quarta Corsia Dinamica - tratta urbana MI

COSA È

L'intervento prevede il potenziamento dell'autostrada A4 Torino - Venezia nel tratto di attraversamento urbano del nodo di Milano compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni, per una lunghezza di 9,36 Km.

La quarta corsia dinamica è gestita attraverso sistemi automatizzati in grado di monitorare in tempo reale le condizioni di deflusso, consentendo di approntare idonee strategie di gestione e di intervenire in tempi ridotti in situazioni di emergenza.

A COSA SERVE

Il progetto di ammodernamento dell'autostrada A4 si inserisce nell'ambito del disegno di complessivo potenziamento dei collegamenti est-ovest del cosiddetto 'Corridoio Mediterraneo' UE.

Il potenziamento alla 4° corsia dinamica, in particolare, è funzionale al miglioramento delle condizioni di deflusso sulla rete dell'Area urbana milanese, caratterizzata da livelli di flusso medi di circa 230.000 veicoli eq/giorno nelle due direzioni con significativa componente di traffico pesante.

RICHIESTE AL GOVERNO

Approvare il progetto esecutivo dell'opera (a cura del MIT SVCA), al fine di avviarne l'attuazione a termine del periodo Expo.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE AUTOSTRADALE

A-11 Autostrada Regionale Broni-Mortara e raccordo autostradale Mortara/Stroppiana/A26

COSA È

La Broni-Mortara si sviluppa in provincia di Pavia per complessivi 50 km e interessando 19 Comuni. Il tracciato di progetto ha inizio con un'interconnessione sull'autostrada A21 Torino/Piacenza/Brescia, circa 6 km a ovest dell'esistente svincolo di Broni/Stradella, e prosegue in direzione nord-ovest con un ponte di nuova realizzazione sul fiume Po, arrivando a collegarsi al sistema tangenziale di Pavia per poi incrociare la A7 (Milano/Genova) circa 1,5 km a sud dello svincolo di Gropello Cairoli; l'attestazione finale è prevista sulla ex S.S. 494 ad ovest di Castello d'Agogna.

Sono previste opere connesse per complessivi km 19,6, necessarie ad assicurare la funzionalità degli svincoli del tracciato principale e la risoluzione di problematiche di attraversamento dei locali centri abitati.

Il raccordo autostradale Mortara/Stroppiana/A26, oggetto di apposito accordo tra Lombardia e Piemonte sulla base di specifiche leggi regionali, ha origine in Comune di Castello d'Agogna (PV) e termina in Comune di Stroppiana (VC), in corrispondenza dell'innesto sul raccordo esistente tra la A4 e la A26. Il tratto lombardo dell'infrastruttura interessa la provincia di Pavia e attraversa n. 6 comuni per complessivi 11,8 km; il tratto piemontese ricade in provincia di Vercelli e interessa n. 3 comuni per complessivi 5,8 km. Il tracciato è inoltre caratterizzato dall'attraversamento del fiume Sesia.

A COSA SERVE

Attraverso la realizzazione della Broni-Mortara si intendono perseguire i seguenti obiettivi:

- costituire un collegamento alternativo da sud verso il traforo del Monte Bianco, decongestionando il nodo di Milano;
- connettere al sistema autostradale il nuovo Interporto di Mortara, situato lungo il corridoio europeo Reno Alpi;
- risolvere il problema dei collegamenti tra l'Oltrepò e Pavia, realizzando, con risorse private, un terzo ponte stradale sul Po finalizzato a migliorare - in un contesto di scarsità di risorse pubbliche - la situazione di criticità infrastrutturale dei ponti storici di Cava Manara/Bressana Bottarone, della Spessa e della Becca.

Il raccordo della Mortara-Stroppiana costituisce il recapito dell'Autostrada Broni-Mortara (interconnessa con la A21 e la A7) sulla direttrice della A26 e, quindi, sulla rete autostradale che interessa il quadrante nord-occidentale dell'Italia settentrionale verso i valichi alpini.

RICHIESTE AL GOVERNO

Favorire una positiva conclusione della procedura di Valutazione di impatto ambientale Nazionale della Broni-Mortara, in corso presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-12 Variante alla SS 341 "Gallaratese"

COSA È

L'opera consiste nella realizzazione di una variante alla S.S. 341 "Gallaratese" composta da un tratto a due corsie per senso di marcia compreso tra l'autostrada A8 e la S.S. 336 (c.d. "Bretella di Gallarate") e da un tratto a semplice corsia tra la S.S. 336 e il Comune di Vanzaghello.

In relazione alla mancanza di completa copertura e basandosi anche su indicazioni espresse dalla Regione, ANAS ha optato per un'attuazione dell'intervento per stralci funzionali realizzabili con i fondi già assegnati, individuando nella 'Bretella di Gallarate' quello prioritario in quanto indispensabile per garantire la continuità dei flussi provenienti dall'autostrada Pedemontana e diretti a Malpensa.

A COSA SERVE

L'opera concorre - insieme agli altri interventi infrastrutturali definiti nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto da Regione e Stato nel 1999 - al potenziamento dell'offerta di accessibilità stradale allo scalo di Malpensa, al fine di favorirne lo sviluppo come hub del sistema aeroportuale nazionale. In particolare la 'Bretella di Gallarate' garantisce una connessione diretta tra la Pedemontana e la SS336 per Malpensa oltre che costituire un'alternativa all'intersezione tra la SS336 stessa e la A8 spesso congestionata.

RICHIESTE AL GOVERNO

Assicurare la rapida approvazione al CIPE del progetto-stralcio 'Bretella di Gallarate', confermando la disponibilità dei finanziamenti necessari, con particolare riguardo alla quota di 40 mln€ ex L. 31/2008 appostata presso il bilancio MIT.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-13 Comparto Sud-Ovest: Magenta - Vigevano - Abbiategrasso

COSA È

Lo schema progettuale del progetto completo sottoposto al CIPE è articolato in:

- un collegamento con caratteristiche autostradali tra la Tangenziale Ovest di Milano e la S.S. 11 a Magenta, con tracciato in sede nuova nel tratto da Magenta ad Abbiategrasso e in riqualifica della attuale S.P. 114 nel tratto Abbiategrasso-Milano;
- una variante ad unica carreggiata ad est di Abbiategrasso e riqualifica della tratta di S.S. 494 Abbiategrasso-Vigevano fino al punto di raccordo con il nuovo ponte sul Ticino.

Accogliendo una specifica prescrizione di Regione Lombardia, il CIPE ha disposto che la tratta Albairate-Magenta-A4 sia realizzata in prima fase a semplice corsia per senso di marcia anziché a doppia, pur con manufatti e opere d'arte già predisposti per il successivo potenziamento.

A seguito di criticità legate alla copertura finanziaria dell'intera opera e al mancato consenso di alcuni comuni (in particolare sull'asta Albairate-Cusago), Regione, ANAS e Provincia di Milano hanno concordato di procedere con un'attuazione dell'opera per stralci funzionali finanziabili con le risorse disponibili, con priorità allo stralcio Magenta-Abbiategrasso (comprensivo della Variante di Pontenuovo di Magenta).

A COSA SERVE

L'opera è finalizzata a migliorare l'accessibilità viaria veloce allo scalo di Malpensa dal quadrante ovest di Milano, in continuità con il collegamento Boffalora-Malpensa aperto al traffico nel 2008.

L'intervento concorre - insieme agli altri interventi infrastrutturali definiti nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto da Regione e Stato nel 1999 - al potenziamento dell'offerta di accessibilità stradale allo scalo di Malpensa, al fine di favorirne lo sviluppo come hub del sistema aeroportuale nazionale.

RICHIESTE AL GOVERNO

Assicurare la rapida approvazione al CIPE del progetto-stralcio 'Magenta-Vigevano', confermando la disponibilità dei finanziamenti necessari con particolare riguardo alla quota di 120 mln€ prevista nel Contratto di Programma ANAS 2015.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-14 Cassanese bis e potenziamento SP Rivoltana

COSA È

La "Cassanese bis" consiste nella realizzazione di importanti opere infrastrutturali funzionali al migliore collegamento di Bre.Be.Mi. verso Milano e si compone di:

- completamento della viabilità speciale di Segrate che garantisce una funzionale connessione con la Tangenziale Est in corrispondenza dello svincolo di Lambrate;
- tratto in fregio all'area ex Dogana (dove è localizzato un centro polifunzionale), di competenza di un operatore privato che realizzerà parte dell'opera;
- collegamento tra l'area ex Dogana e la nuova Cassanese realizzata da Bre.Be.Mi. con potenziamento dell'attuale strada fino allo svincolo TEM di Pioltello, il cui soggetto attuatore è la Città Metropolitana.

Il potenziamento della S.P. Rivoltana, di competenza della Città Metropolitana, è funzionale a migliorare il collegamento di Bre.Be.mi verso Milano e si attua per riqualificazione a livelli sfalsati dell'attuale itinerario.

A COSA SERVE

La "Cassanese bis" si configura come una variante all'attuale SP 103 "Antica di Cassano" completando Bre.Be.Mi. verso la città di Milano tramite la viabilità speciale di Segrate di competenza Serravalle.

Il potenziamento della Rivoltana è coerente con il sistema di accessibilità realizzato a est di Segrate andando di fatto a completare la Bre.Be.Mi verso la città di Milano.

RICHIESTE AL GOVERNO

Occorre garantire nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Serravalle le risorse per il completamento della Viabilità speciale di Segrate.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-15 Raccordo Valtrompia

COSA È

Il raccordo autostradale che collega la A4 con la Val Trompia ha una configurazione a "Y rovesciata" con tre tronchi principali:

- Ospitaletto – Concesio (12,6 km), in adeguamento dell'attuale S.P. 19;
- Concesio - Sarezzo – Lumezzane (13,8 km), come nuovo tratto autostradale a pedaggio il cui finanziamento è inserito nella concessione di Serenissima;
- Concesio – Brescia (7,5 km), comprendente la realizzazione di una viabilità superficiale a servizio urbano e di una sotterranea di scorrimento da e per la Val Trompia, nonché l'ammodernamento del tracciato della Tangenziale ovest di Brescia con adeguamento degli svincoli esistenti.

A COSA SERVE

Malgrado il periodo di crisi e la delocalizzazione di alcune aziende che operavano in Val Trompia, il traffico lungo la direttrice esistente interessata dall'intervento è di oltre 40.000 veicoli/gg. con flussi che risultano più distribuiti nella giornata, ma che negli orari di punta creano blocchi e rallentamenti lungo l'itinerario.

Negli ultimi anni sono aumentati soprattutto gli spostamenti sistematici verso l'area bresciana e l'opera programmata garantisce un migliore collegamento con la città di Brescia.

RICHIESTE AL GOVERNO

Ottenere il trasferimento ad ANAS delle risorse di Serenissima per l'attuazione dello stralcio Concesio – Sarezzo (gara ed espropri già avviati da parte di ANAS).

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-16 Tangenziale sud di Brescia ("Corda Molle"- SP19)

COSA È

Il progetto della cosiddetta "Corda Molle" riguarda la realizzazione del raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari.

Con la realizzazione della Tangenziale sud esterna di Brescia (SP 19) e del raccordo autostradale Brescia - Val Trompia si costituirà una sorta di anello stradale intorno alla città di Brescia con la funzione di redistribuire i flussi di traffico su un'infrastruttura efficiente e scorrevole nonché funzionale, tra l'altro, al collegamento con l'aeroporto di Montichiari.

Nel 2012 sono entrati in esercizio il 3° e 4° lotto del raccordo autostradale, ma sono sospesi i lavori della tratta in ampliamento da una a due corsie per senso di marcia dell'attuale direttrice provinciale SP 19 (Lotti 1° e 2° del raccordo autostradale).

A COSA SERVE

L'intervento si colloca nella più ampia prospettiva di interconnettere la rete autostradale esistente in modo da creare un itinerario veloce di tipo autostradale sulla direzione est-ovest della pianura padana, migliorando l'accessibilità da Brescia rispetto all'Autostrada A35 BreBeMi, aperta al traffico nel 2014, e rappresenta il naturale completamento del raccordo tra l'autostrada A4 e la Val Trompia.

RICHIESTE AL GOVERNO

Completare la gara di concessione relativa all'Autostrada A21 Brescia - Piacenza, al fine di riprendere e completare i lavori sospesi dal precedente concessionario Centro Padane.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE - RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-17 Bretella A21 – Castelvetro Piacentino e terzo ponte sul Po

COSA È

La nuova bretella, di tipo autostradale, si sviluppa per circa 11 Km con origine dal casello A21 di Castelvetro Piacentino e innesto sulla Tangenziale Ovest di Cremona, raccordando contestualmente le radiali in ingresso da ovest al capoluogo (ex SS 234 "Codognese", ex S.S. 415 'Paullese').

A COSA SERVE

La nuova infrastruttura, che interessa anche comuni dell'Emilia Romagna, è pensata per creare un collegamento viario autostradale diretto tra il casello di Castelvetro e il Porto Interno di Cremona, al fine di migliorarne la viabilità al servizio dell'area industriale e logistica, allontanare il traffico pesante dall'attuale ponte sul fiume Po e dall'abitato di Castelvetro e potenziare l'accessibilità al casello di Castelvetro per il traffico proveniente da Cremona e dalla SP 10R (provenienza sud), con contestuale alleggerimento della tangenziale di Cremona.

L'opera si inquadra altresì nella prospettiva di potenziamento dell'itinerario della ex S.S. 415 'Paullese'.

RICHIESTE AL GOVERNO

Completare la gara di concessione relativa all'Autostrada A21 Brescia – Piacenza, al fine di concludere la progettazione esecutiva dell'opera (prima di competenza di Centro Padane).

Approvare il progetto esecutivo dell'opera (a cura del MIT SVCA), al fine di avviarne l'attuazione.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-18 Interventi di accessibilità alla Valtellina – Variante di Tirano

COSA È

Le opere di accessibilità alla Valtellina consistono:

- per la Statale 38, costituente la direttrice portante della Valtellina per il passo dello Stelvio, nella realizzazione di varianti complete agli abitati di fondovalle nel tratto Colico-Tirano e a Bormio, con tipologia stradale a doppia o a semplice corsia per senso di marcia a seconda del contesto territoriale attraversato;
- per la Statale 36, principale asse di fondovalle della Valchiavenna diretto al passo dello Spluga, nella riqualifica in sede della viabilità principale esistente da Gera Lario a Chiavenna e in una nuova variante all'abitato di Chiavenna.

Il quadro complessivo delle opere è articolato in sette lotti funzionali di intervento, con priorità alla realizzazione della Variante di Morbegno (suddivisa in 2 stralci: il 1° già completato e il 2° stralcio attualmente in esecuzione) e della Variante di Tirano.

Per l'attuazione di tali opere Regione Lombardia ha promosso e coordinato la stipula di un apposito Accordo di Programma con lo Stato, sottoscritto il 18 dicembre 2006, che prevede anche una ripartizione dei costi complessivi per la sua attuazione (145 milioni di euro).

A COSA SERVE

Riqualificare la rete stradale di accesso alla Valtellina e alla Valchiavenna, secondo un programma coordinato di interventi avviato a seguito dell'alluvione del 1987 con il Piano di ricostruzione e sviluppo ex l. 102/90 (Legge Valtellina).

In particolare la Variante di Tirano evita l'attraversamento del centro urbano ove nei periodi di affluenza turistica e nei week end si formano congestionamenti di enorme rilievo.

RICHIESTE AL GOVERNO

Approvazione al CIPE il progetto-stralcio 'Tangenziale di Tirano', confermando la disponibilità dei finanziamenti necessari con particolare riguardo alla quota di 90 milioni di euro prevista nel Contratto di Programma ANAS 2015.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE A-19 Variante di Casalpusterlengo

COSA È

L'intervento prevede la realizzazione di una variante alla S.S. n. 9 "Via Emilia" di 9,9 km a sud-ovest dell'abitato di Casalpusterlengo e di una bretella di 1,4 km di raccordo tra la variante stessa e l'attuale sede della via Emilia.

A COSA SERVE

L'opera si inserisce in un disegno complessivo di riordino della viabilità primaria intorno all'abitato di Casalpusterlengo, al fine di migliorare la funzionalità e l'efficienza della rete, rendere più scorrevole il traffico di media percorrenza lungo la via Emilia, riordinare il sistema gerarchico delle connessioni e aumentare il livello di accessibilità all'urbanizzato.

RICHIESTE AL GOVERNO

Occorre prevedere la copertura finanziaria dell'opera 107 milioni di euro per permetterne la realizzazione da parte di ANAS.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-20 Variante di Zogno

COSA È

Il progetto prevede la realizzazione di una variante all'attuale ex S.S. 470 all'abitato di Zogno, con tracciato a semplice carreggiata di circa 4,3 km; è prevista la realizzazione di due gallerie naturali.

Durante l'esecuzione dei lavori, a seguito dell'apertura dei fronti di scavo all'aperto e in sotterraneo, venivano intercettati terreni e suoli con caratteristiche difformi rispetto alle previsioni progettuali, basatesi su indagini di tipo puntale. La Provincia di Bergamo registrava pertanto la necessità di maggiori lavorazioni rispetto alle previsioni di progetto, ritenuti dalla Provincia urgenti e indifferibili per il rischio di compromissione della stabilità complessiva dei versanti e delle possibili gravi conseguenze anche in relazione alla pubblica incolumità.

La Provincia di Bergamo ha determinato in ulteriori 31,5 milioni di euro il fabbisogno finanziario, di cui 16 milioni di euro sono stati finanziati da Regione Lombardia e 7,8 milioni di euro dalla Provincia.

La criticità finanziaria ammonta a 7,7 milioni di euro.

A COSA SERVE

L'opera è finalizzata a garantire condizioni di maggiore sicurezza e fluidità alla circolazione stradale nel bacino alto bergamasco/brembano, in particolare rispetto ai flussi di transito e distribuzione da/per la Valle Brembana e le valli limitrofe (Serina, Taleggio e Alta Valle).

RICHIESTE AL GOVERNO

Trovare le necessarie risorse finanziarie mancanti, pari a 7,7 milioni di euro.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-21 Potenziamento Paullese e Ponte sul fiume Adda

COSA È

L'intervento consiste nei lavori di riqualifica e potenziamento della ex S.S. 415 "Paullese" per 27,5 km, tra Peschiera Borromeo e Crema, attraverso il raddoppio della carreggiata e delle corsie esistenti, da una a due per senso di marcia. Il raddoppio è già stato completato tra Peschiera Borromeo e la S.P. 39 "Cerca" e tra Dovera e Crema e sarà completato entro la prossima estate tra Dovera e Spino d'Adda.

Rimane da realizzare il raddoppio della tratta tra la S.P. 39 "Cerca" e Spino d'Adda, incluso il ponte di attraversamento del fiume Adda.

In particolare, per la tratta tra la S.P. 39 "Cerca" e l'intersezione con la Tangenziale Est Esterna di Milano (T.E.E.M.), è in corso la gara d'appalto, mentre è in corso la revisione del progetto definitivo della tratta tra la T.E.E.M. e Zelo Buon Persico.

Per la tratta compresa tra Zelo Buon Persico e Spino d'Adda, incluso il ponte di attraversamento del fiume Adda, è da reperire la copertura finanziaria, per complessivi 40 milioni di euro.

A COSA SERVE

L'intervento, nel suo complesso, è finalizzato a potenziare uno degli assi portanti della viabilità regionale in Lombardia, di connessione tra la bassa pianura padana e Milano, interessato quotidianamente da ingenti volumi di traffico, sia di merci che di persone.

RICHIESTE AL GOVERNO

Trovare le necessarie risorse finanziarie mancanti, pari a 40 milioni di euro, per permettere la realizzazione degli ultimi due lotti a cura della Provincia di Cremona e della Città Metropolitana di Milano.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-22 Ponte di S. Benedetto Po

COSA È

L'intervento consiste nella ristrutturazione del ponte a scavalco del fiume Po tra i comuni di Bagnolo San Vito (in sponda sinistra) e di San Benedetto Po (in sponda destra), lungo la S.P. ex S.S. n. 413 "Romana", attraverso la demolizione dell'attuale manufatto in alveo (incluse le pile non riutilizzate) e la sua sostituzione con una nuova opera a doppio arco e una sola pila in alveo.

L'infrastruttura, nel tempo, è stata oggetto di varie problematiche di tipo statico che hanno determinato visibili deformazioni tuttora presenti e aggravate dal sisma del maggio 2012. Attualmente la viabilità è limitata ai mezzi di peso inferiore a 7,5 t, inclusi gli autobus, con pesanti ripercussioni sia sull'economia locale che sulla mobilità pendolare (con particolare riferimento agli studenti).

A COSA SERVE

Il ponte rappresenta un importante collegamento interregionale tra il territorio mantovano e quello modenese.

RICHIESTE AL GOVERNO

Sostenere l'azione degli Enti Locali nella realizzazione dell'opera che costituisce una connessione strategica anche di interesse nazionale.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-23 Collegamento Lecco-Bergamo – Varianti di Cisano Bergamasco e Vercurago

COSA È

L'iniziativa consiste in un complesso di opere finalizzate a potenziare l'attuale itinerario di connessione tra Lecco e Bergamo con la realizzazione di nuove tratte in variante alla ex S.S. 639 - nel tratto Lecco-Cisano Bergamasco - e alla ex S.S. 342 "Briantea" nel tratto Calco-Mapello. Gli interventi sono stati definiti congiuntamente dalle Amministrazioni provinciali di Lecco e di Bergamo e inserite nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001 (attuativa della Legge Obiettivo) quali opere complementari del Sistema Viabilistico Pedemontano.

Soggetti attuatori sono, rispettivamente, la Provincia di Lecco per le Varianti di Vercurago e Calolziocorte e la Provincia di Bergamo per la Variante di Cisano Bergamasco e per il Collegamento Calusco d'Adda-Terno d'Isola.

VARIANTE DI VERCURAGO (cd. Lotto San Gerolamo). L'opera stradale, attualmente in cantiere, riguarda la realizzazione di una bretella di 2,7 km, di cui 2,4 in galleria, in variante alla ex S.S. 639, nella tratta Vercurago - Calolziocorte, in deviate est al centro abitato di Vercurago.

VARIANTE DI CISANO BERGAMASCO. E' una variante di circa 3,4 km all'itinerario della ex SS 639 e della ex SS 342 in aggiramento ovest all'abitato di Cisano Bergamasco.

A COSA SERVE

Il collegamento Lecco - Bergamo, nel suo complesso, è finalizzato a potenziare l'attuale itinerario di connessione tra Lecco e Bergamo.

RICHIESTE AL GOVERNO

Approvare da parte del CIPE il progetto definitivo della Variante di Cisano Bergamasco con conferma dello stanziamento statale già assegnato per 35 milioni di euro.

Assicurare l'integrazione dei fondi statali relativi alla Variante di Vercurago che ha maturato extracosti (ad oggi stimati in 15 milioni di euro).

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-24 Variante alla Tremezzina

COSA È

Il progetto consiste nella realizzazione di una variante a semplice carreggiata di circa 11 km (di cui 7,5 km in galleria) in sponda occidentale del Lago di Como, tra i Comuni di Colonno e Griante, in alternativa all'attuale S.S. 340 'Regina'.

A COSA SERVE

L'opera è finalizzata a creare un bypass ai centri abitati in un tratto di S.S. 340 caratterizzato da strettoie e punti critici che compromettono gli standard di fluidità e sicurezza - soprattutto nella parte compresa tra Colonno e Ossuccio - con ripercussioni significative a carico delle relazioni di media/lunga percorrenza (direttrici Colico/Sondrio e da/per la Svizzera dalla dogana di Valsolda) e dell'utenza di tipo turistico.

RICHIESTE AL GOVERNO

Si chiede di prevedere l'intera copertura finanziaria dell'opera: 330 milioni di euro.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-25 S.S. 42 “del Tonale e della Mendola”- Varianti di Trescore-Entratico e Cedegolo Malonno

COSA È

La variante tra Trescore Balneario ed Entratico alla SS 42 è il risultato di una strada di 3,5 km di cui è stato redatto dalla Provincia di Bergamo un progetto preliminare. L'intervento prevede un costo complessivo di 110 mln€, con previsione di due stralci funzionali da 15 e 95 mln€. In considerazione dell'elevato costo, la Provincia di Bergamo ha recentemente elaborato delle varianti di tracciato, che conterrebbero l'importo complessivo dell'opera in circa 70 mln€. I lavori di ammodernamento della strada statale 42 “del Tonale e della Mendola”, si sviluppano poi all'interno del territorio della Valle Camonica.

Nel 2013 è stato inaugurato il tratto in variante tra i comuni di Ceto, Capo di Ponte, Sellero, Cedegolo e Berzo Demo, interamente in nuova sede.

È in programma l'ammodernamento della SS 42, in variante ai centri abitati, anche nella tratta seguente, da Berzo Demo a Edolo, nonché la realizzazione della variante di Edolo, con collegamento alla SS 39 “del passo dell'Aprica”.

Nel 2012 è stata sottoscritta una Convenzione tra ANAS e la Provincia di Brescia per la progettazione preliminare e la verifica della fattibilità di tali opere, a cura della Provincia.

La Provincia di Brescia ha redatto lo studio di prefattibilità ambientale dell'adeguamento in sede del tratto Berzo Demo – Edolo e della costruzione della variante est (SS 42) e sud (SS 39) di Edolo e ha trasmesso gli elaborati ad ANAS, precisando di ritenere opportuno procedere prioritariamente con la progettazione preliminare dei lotti 2 e 3 dell'opera, che consistono nella variante di Edolo, da nord di Sonico verso Ponte di Legno e il passo dell'Aprica e con collegamento in lato sud alla SS 39, rinviando la progettazione del lotto 1 (variante alla SS 42 da Berzo Demo a Edolo).

L'importo dei lavori è ancora da definire. Al momento non vi è alcuna copertura finanziaria per la realizzazione dei lavori.

A COSA SERVE

Gli interventi di ammodernamento sono finalizzati ad aggiungere maggiori standard di sicurezza, una sensibile riduzione dell'inquinamento atmosferico nei centri abitati e dei tempi di percorrenza per la Val Cavallina e l'alta Valle Camonica.

RICHIESTE AL GOVERNO

Prevedere la copertura finanziaria per la realizzazione dei lavori.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-26 Ponte della Becca

COSA È

Il ponte della Becca, lungo la ex SS 617 "Bronese", permette di attraversare contemporaneamente i fiumi Po e Ticino a sud di Pavia, collegando il Pavese con l'Oltrepò.

Il 16 novembre 2010 il ponte della Becca fu chiuso al traffico con decisione presa d'urgenza dalla Provincia di Pavia, ente proprietario e gestore della strada e del ponte, a seguito di problemi riscontrati su un giunto di dilatazione. Successivamente vi fu il crollo di una pila in alveo.

L'infrastruttura è stata oggetto di numerosi interventi di manutenzione straordinaria, coperti finanziariamente per la gran parte da Regione Lombardia.

I lavori, una volta ultimati, consentiranno il ripristino funzionale del ponte, che potrà essere utilizzato dal traffico leggero e del trasporto pubblico, ma con limitazione per i mezzi pesanti.

La Provincia di Pavia nel 2012 ha avanzato la proposta di realizzazione di un nuovo ponte della Becca, elaborando uno studio di prefattibilità dell'opera.

A COSA SERVE

Ripristinare il collegamento tra Broni e Pavia anche per i mezzi pesanti

RICHIESTE AL GOVERNO

Condividere la necessità di elaborare uno adeguato studio di fattibilità, che si basi sul primo documento della Provincia (studio di prefattibilità del 2012) prima di procedere con la progettazione preliminare/definitiva.

Garantire la copertura finanziaria dell'opera.

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE – RETE VIARIA COMPLEMENTARE

A-27 Riqualificazione della SS 45 bis "Gardesana occidentale" in Comune di Gargnano

COSA È

Si tratta della realizzazione di un nuovo tracciato in galleria per il traffico proveniente da Riva del Garda lungo la SS 45bis e diretto a Salò per evitare un tratto di strada attuale molto stretto e soggetto a instabilità del versante con annesso ammodernamento della attuale tratta con gallerie ogivali a servizio del traffico da Salò verso Riva.

A COSA SERVE

Il tratto, fondamentale per l'intera viabilità della costa occidentale del Garda, oggi presenta una serie di gallerie bidirezionali che costituiscono elemento di elevatissima criticità per le limitazioni al transito di automezzi pesanti e in particolare di camper e autobus che, in caso di incrocio in galleria, provocano lunghi blocchi della circolazione e lunghe code.

La realizzazione dell'intervento permette un transito più fluido e in sicurezza dei veicoli.

RICHIESTE AL GOVERNO

Si chiede che venga dato ad ANAS S.p.a. l'incarico per la progettazione esecutiva dell'opera, con significativa riduzione dei costi e che successivamente si preveda il finanziamento dell'opera

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE B-28 Linee AV/AC Brescia-Verona

COSA È

La tratta Treviglio-Brescia Ovest, in fase di realizzazione, e la tratta Brescia Ovest-Verona fanno parte del più complessivo intervento della linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona (lunghezza complessiva di circa 140 Km).

A COSA SERVE

L'intervento consente il completamento dell'itinerario AV/AC che attraversa la Regione Lombardia in direzione ovest-est, di cui oggi è attivo il tratto MI-TO.

Per quanto riguarda il SFR, questo intervento consentirà di liberare capacità sulla linea storica che permetterà di: sviluppare il servizio RE Milano-Brescia-Verona su un cadenzamento semiorario e attivare il servizio suburbano Brescia-Desenzano secondo gli schemi in via di definizione con i territori interessati.

Il nuovo servizio permetterà di ripristinare alcune fermate attualmente dismesse nell'area metropolitana bresciana e di migliorare l'offerta RegioExpress per le principali città del lago di Garda (in particolare Desenzano e Peschiera) in relazione a Brescia e Milano.

Contestualmente saranno valutate le possibilità di migliorare i collegamenti diretti verso il Trentino e l'Alto Adige oltre che il ripristino della continuità di servizio verso il Veneto.

RICHIESTE AL GOVERNO

In linea con l'espressione del parere regionale (DGR. 3055 del 23/01/2015), si chiede di approvare e finanziare il progetto al CIPE accogliendo le richieste espresse dal territorio sia per un adeguato inserimento dell'opera in un ambito agricolo e ambientale delicato, sia per gli impatti sul trasporto ferroviario regionale che determinerà l'opera stessa.

In particolare, si chiede il potenziamento della linea storica in uscita dalla stazione di Brescia (EST) e che sia garantito un servizio ferroviario nazionale sulla linea storica Venezia-Milano e che la linea mantenga e - se possibile - incrementi la frequenza e la qualità dei treni, in particolare dei treni più veloci sulla tratta Venezia-Verona-Desenzano-Brescia-Milano con condizioni di sostenibilità e accessibilità economica per pendolari e turisti.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B-29 Potenziamento Rho-Gallarate e Nodo di Milano

COSA È

L'intervento comprende il posizionamento di una coppia di binari aggiuntivi da Rho fino a Parabiago, la sistemazione del piano del ferro nelle stazioni di Rho e la realizzazione del raccordo Y tra la rete di RFI e quella di Ferrovienord per il collegamento con Malpensa.

A COSA SERVE

L'iniziativa è volta a potenziare il servizio ferroviario regionale nell'area più prossima a Milano e a realizzare il collegamento diretto Milano Centrale-Rho Fiera-Malpensa.

Con questi interventi potrà infatti essere attivato uno dei più importanti pacchetti di incremento di capacità previsti sull'area suburbana milanese. Si potrà definitivamente risolvere la problematica di insufficiente capacità di trasporto sull'asse di penetrazione dal nord/ovest del milanese.

RICHIESTE AL GOVERNO

Si chiede di rifinanziare l'intervento di potenziamento della linea che oggi non è sufficiente a soddisfare la domanda di trasporto di un ambito territoriale fortemente urbanizzato di penetrazione nord/ovest al nodo di Milano.

Si chiede di finanziare l'adeguamento dei nodi critici della rete ferroviaria regionale (FNord) con particolare riguardo al nodo di Bovisa.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B- 30 Completamento linea Malpensa –Lugano: tratta Arcisate-Stabio e riapertura Varese-P.to Ceresio

COSA È

L'intervento consiste, oltre alla riapertura della Varese-P.to Ceresio (chiusa nel 2009), nella realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario a doppio binario tra le linee ferroviarie Varese-P.to Ceresio (IT) e Stabio-Mendrisio (CH) e il raddoppio della tratta ferroviaria Arcisate-Induno Olona (IT). L'opera ha una lunghezza complessiva di 8,4 km.

A COSA SERVE

Con questo intervento si potrà procedere ad attivare l'intero pacchetto di nuovi servizi suburbani nell'area insubrica, che insisteranno tutti sulla tratta Varese – Arcisate – Mendrisio, realizzando un rete complessa di nuove relazioni e opportunità di trasporto.

RICHIESTE AL GOVERNO

Nel rispetto degli impegni presi tra Italia-Svizzera si chiede di portare a termine l'opera entro la prima metà del 2017 e a tal fine di presidiare la formalizzazione della delibera CIPE relativa alla seduta del 10 novembre 2014.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B-31 Adeguamento della linea Luino-Sesto Calende-Gallarate

COSA È

L'intervento prevede il miglioramento delle linee Luino-Laveno-Gallarate/Sesto Calende.

La linea ferroviaria a singolo binario Luino-Laveno-Gallarate costituisce oggi la linea lombarda più interessata dal passaggio di treni merci intermodali.

Sono inoltre previsti interventi per la messa in sicurezza delle linee ferroviarie attraverso la risoluzione delle interferenze con il traffico locale (rimozione passaggi a livello e/o opere sostitutive).

A COSA SERVE

Con questo intervento si potrà procedere oltre che ad assicurare maggiori possibilità per il traffico merci, anche a riattivare il servizio R Laveno FN – Sesto Calende. Miglioramento della sicurezza.

RICHIESTE AL GOVERNO

Servono finanziamenti per gli interventi di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello) e di mitigazione impatto acustico, poiché i finanziamenti Svizzeri sono destinati esclusivamente alla riqualificazione agli standard EU per l'aumento del traffico merci, a seguito dell'apertura del tunnel del Gottardo e del traforo del Monte Ceneri.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B-32 Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi e quadruplicamento Milano-Pavia

COSA È

La linea Tortona/Novi Ligure-Genova, conosciuta anche come Terzo Valico dei Giovi, o più semplicemente Terzo valico, è una linea ferroviaria ad Alta Velocità (AV/AC) che unirà la città di Genova a quelle di Milano e Torino che si completa con l'intervento di quadruplicamento della Tortona -Voghera (per circa 16 km) fa parte del progetto di realizzazione della linea ad AV/AC Milano-Genova.

La connessione veloce con Milano sarà garantita anche dalla realizzazione del quadruplicamento ferroviario tra Milano Rogoredo - Pieve Emanuele -Pavia.

A COSA SERVE

Il potenziamento è finalizzato a migliorare e garantire la regolarità del nodo ferroviario Tortona-Voghera, nella prospettiva del Terzo Valico verso Genova, sul quale convergono i traffici Nord-Sud ed Est-Ovest del quadrante Nord-occidentale.

RICHIESTE AL GOVERNO

Completare il finanziamento delle opere al fine di permettere a RFI di appaltare e ultimare i lavori.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B-33 Adeguamento della linea Chiasso-Como-Seregno-Monza-Milano

COSA È

La linea Chiasso-Como-Seregno-Monza-Milano afferente ai transiti internazionali di Chiasso sarà oggetto (come le linee Luino-Laveno-Gallarate/Sesto Calende) di interventi di potenziamento per far fronte a impegni internazionali tra Italia e Svizzera.

Gli impegni, infatti, mirano 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.

Intervento integrativo al potenziamento della linea storica Chiasso-Milano è il quadruplicamento Chiasso-Monza che prevede in particolare la realizzazione di una linea a doppio binario che da Chiasso raggiunge Seregno e da qui si collega con la Gronda Est merci Seregno-Bergamo.

A COSA SERVE

Con l'intervento di potenziamento della linea si potrà procedere oltre che ad assicurare maggiori possibilità per il traffico merci proveniente dal Gottardo, anche a completare il servizio RE Milano-Como-Bellinzona.

RICHIESTE AL GOVERNO

Per far fronte agli impegni internazionali tra Italia e Svizzera, si chiede il rispetto delle tempistiche realizzative degli interventi di potenziamento della linea Chiasso-Milano (allungamento del modulo dei binari a 750 m e adeguamento della sagoma) che consentiranno di omogeneizzare e innalzare le prestazioni del traffico merci, nonché di mettere in atto gli interventi di risanamento acustico.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B-34 Realizzazione collegamento Malpensa Nord e Sud

COSA È

L'accessibilità di Malpensa si articola complessivamente negli interventi di:

- estensione del tracciato ferroviario dal Terminal 1 al Terminal 2;
- accessibilità da nord a Malpensa;
- collegamento Novara-Malpensa (Tratta Turbigio-Novara e Variante di Galliate).

Il prolungamento ferroviario dal T1 al T2, in corso di realizzazione, consiste in una nuova linea a doppio binario per una lunghezza complessiva di 3,6 km.

A nord sono previsti circa 5 km di nuova linea a doppio binario oltre le connessioni con le direttrici del Sempione e del Gottardo. L'intervento andrebbe a completare con la chiusura dell'anello ferroviario su Gallarate i lavori avviati per il prolungamento del tracciato ferroviario dal Terminal 1 al Terminal 2 dell'Aeroporto di Malpensa.

Per l'accessibilità da sud è in corso di approfondimento il collegamento Novara-Malpensa tramite la progettazione di nuovo ulteriore link di circa 5,2 km a est di Galliate.

A COSA SERVE

L'intervento di accessibilità da nord a Malpensa è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria dell'aeroporto di Malpensa da Nord (da Gallarate) e consentirà la messa in rete di Malpensa con il sistema dei valichi alpini del Sempione e del Gottardo.

Con questi interventi si potrà rendere l'Aeroporto di Malpensa "passante" tra la linea del Sempione/Gottardo e la linea AV/AC Milano-Torino, portando l'Alta velocità ferroviaria a Malpensa e si potrà procedere a prolungare l'intero servizio attuale da Malpensa T1 a Malpensa T2 e completare il servizio semiorario R Novara-Saronno-Milano.

RICHIESTE AL GOVERNO

1. Istituire un tavolo per la condivisione delle soluzioni progettuali di potenziamento dell'accessibilità ferroviaria all'aeroporto di Malpensa da sud e da nord, in raccordo con il collegamento ferroviario tra il terminal T1 e il terminal T2, in corso di realizzazione, e della suo prolungamento fino a Gallarate con la definizione delle interconnessioni con la rete nazionale (linee del Sempione e del Gottardo).
2. Sostenere le iniziative di Rfi e Ferrovienord per l'accesso ai finanziamenti europei per la realizzazione delle opere.
3. Garantire il cofinanziamento integrativo con risorse finanziarie nazionali.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B-35 Completamento raddoppio Milano-Mortara: raddoppio tratta Albairate-Parona-Mortara

COSA È

La tratta ferroviaria da Albairate a Mortara rientra nel progetto complessivo di raddoppio della linea Milano-Mortara, consistente nella realizzazione di un nuovo binario in affiancamento a quello esistente e nella riqualificazione dell'intero tracciato.

A COSA SERVE

L'intervento è volto a migliorare i collegamenti da e per l'area metropolitana milanese.

RICHIESTE AL GOVERNO

Si chiede in particolare di rifinanziare le fermate di Tibaldi e Porta Romana e gli interventi di mitigazione lungo la cintura sud di Milano, nonché di proseguire nel completamento del raddoppio della tratta Albairate-Parona-Mortara.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B-36 Potenziamento nodo ferroviario di Bergamo con connessioni all'aeroporto di Orio al Serio e ospedale di Bergamo

COSA È

Sono da definire i possibili sviluppi del servizio ferroviario afferente alla città di Bergamo. In particolare sono in fase di valutazione il collegamento ferroviario al nuovo ospedale di Bergamo e il collegamento con l'aeroporto di Bergamo - Orio al Serio.

Per il nuovo ospedale si ipotizza la realizzazione di una nuova fermata e il potenziamento della linea Bergamo- Ponte S. Pietro, attualmente a semplice binario.

Il nuovo collegamento ferroviario Bergamo-Orio al Serio, in fase di studio, prevede il raddoppio della linea Bergamo - Seriate, la nuova tratta a doppio binario di circa 4 km e le nuove stazioni di Fiera di Bergamo e Aeroporto.

A COSA SERVE

Con la realizzazione della fermata di collegamento al nuovo ospedale di Bergamo si garantirà la connessione a una delle principali polarità cittadine.

Il collegamento ferroviario all'aeroporto di Orio al Serio si inquadra nello sviluppo delle connessioni degli aeroporti lombardi tramite ferroviaria, come previsto anche dalla programmazione UE.

RICHIESTE AL GOVERNO

Si chiede di studiare in particolare la fattibilità tecnica per l'attivazione della fermata al nuovo Ospedale di Bergamo lungo la linea Bergamo-Carnate (raddoppio Bergamo-Ponte S. Pietro);

Nell'ottica di supportare gli sviluppi del servizio ferroviario afferente al nodo di Bergamo, si chiede di proseguire con la progettazione del collegamento ferroviario tra la città di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio (raddoppio Bergamo-Seriate e adeguamento del PRG di Bergamo), anche attraverso la candidatura per la richiesta di finanziamenti al prossimo bando UE CEF 2014-2020.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

B-37 Realizzazione della linea Seregno-Bergamo e innesto sulla linea Bergamo-Treviglio (Gronda Est)

COSA È

Il nuovo collegamento ferroviario si sviluppa per circa 34 Km (5 Km di raddoppio della esistente tratta Seregno- Ponte San Pietro-Bergamo e 29 Km di nuovo tracciato) e attraversa le province di Milano e di Bergamo. Il tracciato si pone in stretto affiancamento al Sistema Viabilistico Pedemontano.

A COSA SERVE

L'intervento ha lo scopo di creare un itinerario di gronda per le merci non dirette al capoluogo lombardo.

Per quanto riguarda il SFR, L'intervento permetterà inoltre di offrire un nuovo servizio ferroviario locale per l'area del vimercatese (oggi sprovvista di accessibilità diretta con ferrovia) e di attivare un servizio di tipo RegioExpress lungo l'itinerario Brescia – Novara/Malpensa.

RICHIESTE AL GOVERNO

Si chiede di riavviare l'iter per l'approvazione del progetto della Gronda Est ferroviaria.

NAVIGAZIONE

B-38 Interventi per la navigabilità del fiume Po

COSA È

L'incostanza delle condizioni di navigabilità del Po costituisce uno dei principali ostacoli allo sviluppo dei traffici idroviari; per questo motivo, riguardo agli interventi sul fiume, occorre sviluppare una attenta analisi delle possibili soluzioni al problema.

In quest'ottica vanno favorite le azioni di approfondimento relative agli approcci possibili, sulla scorta degli studi finanziati dalla UE e oggi in corso concernenti un'analisi comparata tra le soluzioni a corrente libera e quelle a regimazione mediante traverse, in modo da pervenire a intese fra le Regioni del Po circa gli interventi da attuare e preconstituire nuove condizioni di sviluppo dei nostri porti interni.

A COSA SERVE

Migliorare le condizioni di navigabilità del Po per consentire lo sviluppo dei porti interni e dei traffici idroviari.

RICHIESTE AL GOVERNO

Sostenere le iniziative progettuali per la navigazione del Po, garantendo la compartecipazione finanziaria statale per le opere.

Si chiede di estendere il beneficio dell'esenzione dal pagamento della tassa erariale/portuale – come oggi già avviene per i carri ferroviari e i veicoli che caricano nei porti marittimi – alle navi della navigazione interna che distribuiscono le merci dei porti marittimi nell'entroterra. Lo sviluppo di tale tipologia di traffico agevolerebbe infatti l'alleggerimento del traffico su gomma al quale mirano le politiche comunitarie e nazionali, in considerazione della maggiore ecosostenibilità delle forme di trasporto alternative a quella stradale.

Per motivazioni analoghe, si chiede di istituire sulle relazioni di traffico idroviario che terminalizzano container e carichi da porto marittimo a entroterra e viceversa (ad es. Venezia-Mantova) corridoi che consentano lo sdoganamento della merce in prossimità del mercato di sbocco (Mantova) anziché presso il porto marittimo, sulla falsariga dei corridoi doganali ferroviari recentemente attivati (ad es. La Spezia – Milano).

ALLEGATO: TERRITORIALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

A- PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE

	INTERVENTO	PROVINCE COINVOLTE
A-1.a	Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana) – tratte B2 - C -D	MB MI BG
A-1.b	Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana) – tangenziale di Varese	VA
A-1.c	Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana) – tangenziale di Como	CO
A-2	Bre.Be.Mi.	BS BG MI
A-3	Autostrada Regionale Cremona-Mantova	CR MN
A-4	Autostrada Regionale Varese-Como-Lecco	VA CO LC
A-5	Terza corsia Milano – Meda (da Cormano a Cesano M.)	MI MB
A-6	Interconnessione Pedemontana e Brebemi (IPB) e tangenziale di Treviglio	BG
A-7	Collegamento autostradale Brennero-La Spezia (Ti.Bre.)	MN CR
A-8	Quarta corsia Tangenziale Ovest	LO MI
A-9	A1 – Quarta corsia Milano-Lodi	MI LO
A-10	A4 – Quarta Corsia Dinamica – tratta urbana	MI
A-11	Autostrada Regionale Broni-Mortara e raccordo Autostradale Mortara/Stroppiana/A26	PV
A-12	Variante SS 341 “Gallaratese”	VA
A-13	Comparto Sud-Ovest: Magenta –Abbiategrosso – Vigevano	MI
A-14	Cassanese bis e potenziamento SP Rivoltana	MI
A-15	Raccordo Valtrompia	BS
A-16	Tangenziale sud di Brescia	BS
A-17	Bretella A21 – Castelvetro Piacentino e terzo ponte sul Po	CR
A-18	Interventi di accessibilità alla Valtellina – Variante di Tirano	SO
A-19	Variante di Casalpusterlengo	LO
A-20	Variante di Zogno	BG
A-21	Potenziamento Paullese e Ponte sull’Adda	CR MI LO
A-22	Ponte di S. Benedetto Po	MN
A-23	Collegamento Lecco-Bergamo – Varianti di Cisano B. e Vercurago	BG LC
A-24	Variante Tremezzina	CO
A-25	S.S. 42 “del Tonale e della Mendola” – Varianti di Trescore-Entratico e Cedegolo Malonno	BG BS
A-26	Ponte della Becca	PV
A-27	Riqualficazione della SS 45 bis “Gardesana occidentale” in Comune di Gargnano	BS

ALLEGATO: TERRITORIALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE		
	INTERVENTO	PROVINCE COINVOLTE
B-28	Realizzazione linea AV/AC Brescia-Verona	BS
B-29	Potenziamento Rho-Gallarate e Nodo di Milano	MI VA
B-30	Completamento linea Malpensa-Lugano: tratta Arcisate-Stabio e riapertura Varese-P.to Ceresio	VA
B-31	Adeguamento linea Luino-Sesto Calende-Gallarate	VA
B-32	Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi e quadruplicamento Milano-Pavia	PV
B-33	Adeguamento linea Chiasso-Como-Seregno-Monza-Milano	MI MB CO
B-34	Realizzazione collegamento Malpensa Nord e Sud	VA
B-35	Completamento raddoppio Milano-Mortara	PV
B-36	Potenziamento nodo ferroviario di Bergamo con connessioni all'aeroporto di Orio al Serio e ospedale	BG
B-37	Realizzazione linea Seregno-Bergamo e innesto sulla linea Bergamo-Treviglio	MB BG

ALLEGATO: TERRITORIALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

C- NAVIGAZIONE		
	INTERVENTO	PROVINCE COINVOLTE
C-37	Interventi per la navigabilità del fiume Po	CR MN