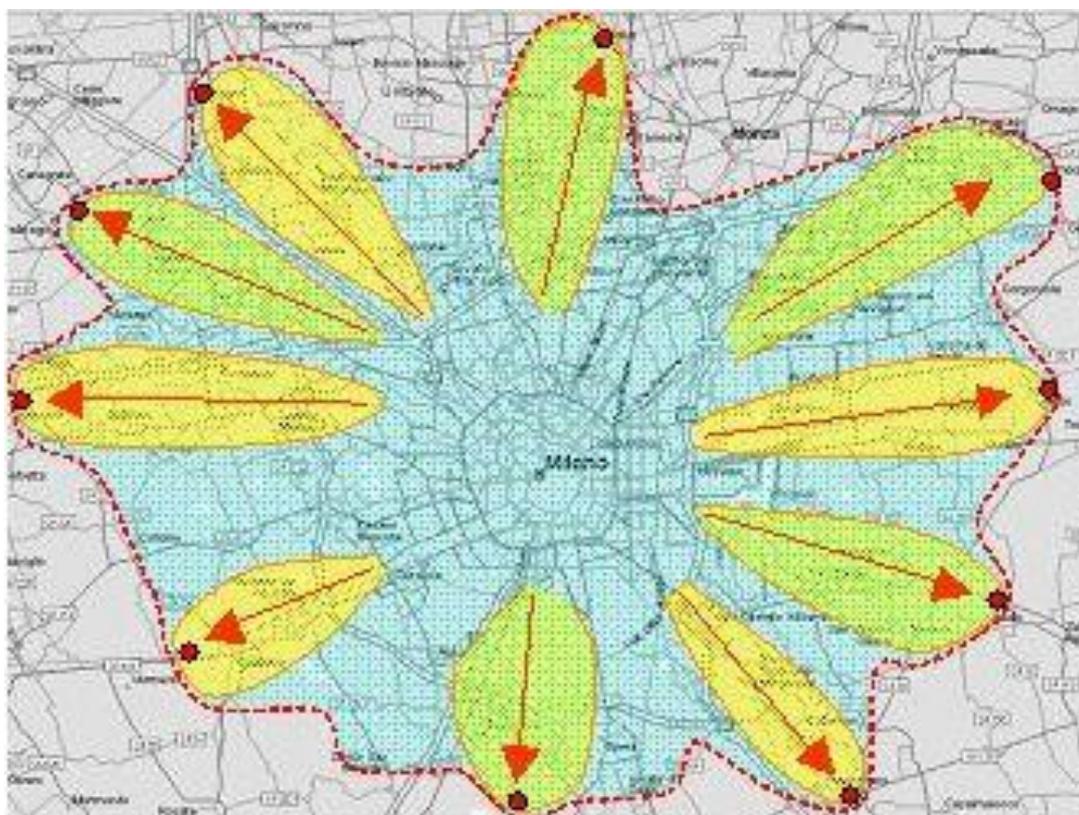




ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

NODO METROPOLITANO DI MILANO



Dicembre 2012

1. Inquadramento territoriale e programmatico

L'assetto infrastrutturale del territorio milanese è caratterizzato dalla presenza di una maglia con andamento radiale verso Milano. Questa struttura non risponde più completamente alle esigenze di mobilità del territorio, che nel corso degli anni ha subito profonde trasformazioni: il sistema produttivo si è infatti riarticolato in unità di piccole e medie dimensioni diffuse sul territorio ma funzionalmente integrate. Anche dal punto di vista abitativo, si è passati dalla concentrazione urbana allo sviluppo diffuso verso zone più periferiche. Il quadro è aggravato dal fatto che anche gli itinerari nazionali e internazionali est-ovest e nord-sud che devono *bypassare* il nodo milanese non hanno alternative al transito sul sistema delle tangenziali milanesi e sul nodo ferroviario di Milano, che assolvono ormai a compiti di mobilità locale e regionale. Questa situazione determina fenomeni sempre più frequenti di congestione, la saturazione delle direttrici di adduzione verso Milano e la carenza di itinerari trasversali e tangenziali.

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, entrato in vigore a novembre 2012, affronta il tema della mobilità a diverse scale territoriali. La visione di **Milano come hub** affronta il tema del ruolo di Milano come hub delle grandi reti, per il quale il nodo milanese si inserisce nella grande rete internazionale che la collega alle altre capitali mondiali grazie alla rete ferroviaria ad alta velocità e al sistema aeroportuale. Il PGT propone di migliorare l'efficienza del nodo ferroviario milanese al fine di organizzare il sistema dell'alta velocità e il collegamento tra gli aeroporti di Malpensa, Linate e Orio al Serio. Il completamento della gronda ferroviaria e la realizzazione di una connessione diretta tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona sgraverebbero il nodo ferroviario milanese permettendo di sostenere l'incremento di traffico ferroviario dovuto al completamento del sistema dell'alta velocità e all'apertura del Gottardo. Inoltre, la realizzazione della nuova Tangenziale Est Esterna e della Pedemontana permetterà di sgravare il nodo stradale di Milano dal traffico che non vi è diretto. Secondo la prospettiva di **Milano come regione urbana**, che riguarda le relazioni funzionali di Milano con la sua regione urbana, la città viene vista come il cuore di una regione urbana di quasi sette milioni di abitanti con cui ha forti relazioni funzionali e di mobilità. A questa scala si registra, ormai da qualche decennio, l'incremento di una domanda di mobilità trasversale che si confronta con una rete stradale e del trasporto pubblico fortemente radiocentrica. Il PGT propone una strategia di riequilibrio tra "centro" e "periferia" delle funzioni attrattive e generatrici di traffico, accompagnata dalla realizzazione di un sistema infrastrutturale reticolare che sia da supporto alla (ri) localizzazione di grandi funzioni e servizi nella regione urbana milanese. A questo scopo, particolare rilevanza riveste lo sviluppo della rete metropolitana e del trasporto ferroviario regionale. Infine, la prospettiva di **Milano logistica**, che fa riferimento all'organizzazione della distribuzione delle merci in città, presuppone la programmazione e la pianificazione di adeguate infrastrutture per la logistica (interporti e centri intermodali).

2. Stato di avanzamento degli interventi

a) Metropolitane



Prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta di circa 2 km che comprende le fermate di Restellone e Monza Bettola, dove è prevista la costruzione di un parcheggio di interscambio di circa 2.500 posti auto.

Il 9 dicembre 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Milano, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza hanno sottoscritto l'accordo di programma che sancisce l'avvio dell'opera: i cantieri sono stati aperti nel novembre 2011 (con quasi due anni di ritardo rispetto alle previsioni iniziali) e si concluderanno entro la fine del 2014. L'accordo di programma prevede inoltre l'avvio dello studio per prolungare ulteriormente la linea fino al Rondò dei Pini di Monza, dove sta sorgendo il nuovo polo polifunzionale. Rimane ancora da definire il progetto relativo alla realizzazione del parcheggio di interscambio a Bettola, con la relativa copertura finanziaria.

M4 Linate-Lorenteggio

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) che collega lungo un percorso di 14,2 km l'aeroporto di Linate con la stazione FS di Milano San Cristoforo (sulla linea ferroviaria Milano-Mortara), per un totale di 21 fermate.

Il costo complessivo della linea è di circa 1.698,5 milioni di euro, finanziati attraverso un partenariato pubblico-privato: la linea infatti sarà realizzata e gestita da un consorzio misto pubblico (per 2/3) e privato (per 1/3) denominato società SPV linea M4 Spa. Il soggetto privato, scelto mediante procedura di gara aggiudicata in via definitiva nell'agosto 2011, è il raggruppamento d'impresе composto da Impregilo, ATM, Ansaldo STS, Ansaldo Breda, Astaldi e Sirti.

Il progetto è diviso in due tratte: a) la tratta Linate-Policlinico, inserita tra le opere essenziali di Expo, ha un costo di 910 milioni di euro di cui 546 milioni sono i fondi statali (recuperati "sacrificando" gli stanziamenti previsti per la linea M6 da Bisceglie a Ripamonti, che è stata stralciata dal dossier di candidatura di Expo), 273 milioni sono gli stanziamenti privati e 91 milioni i finanziamenti comunali; b) la tratta Policlinico-Linate, inserita tra le opere connesse ad Expo, ha un costo di 788,5 milioni di cui 240 milioni statali, 349 milioni comunali e 199,5 milioni privati (ancora da reperire).

Per quanto concerne la quota comunale, oltre 400 milioni complessivi, Cassa Depositi e Prestiti ha erogato al Comune 194 milioni di euro per l'accensione dei relativi mutui, su cui è necessaria una deroga al patto di stabilità interno.

I cantieri sono stati aperti all'inizio di giugno 2012 a partire dall'aeroporto di Linate. Per l'Expo 2015 sarà attivata solo la subtratta Linate-Forlanini FS (dove è prevista una nuova fermata del passante ferroviario di Milano) con l'apertura di due stazioni. Si prevede che l'intera linea sarà aperta all'esercizio nel 2017-2018.

M5 Bignami-San Siro

Complessivamente il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana ad automazione integrale (senza conducente) lunga 12,1 km e con 20 stazioni, che collegherà Bignami, alla periferia nord di Milano, con Piazza Axum.

Il costo complessivo della linea è di circa 1.503 milioni finanziati attraverso un partenariato pubblico-privato (2/3 pubblico e 1/3 privato): 398 milioni dallo Stato, 603,9 milioni dai privati e 252,5 milioni dal Comune di Milano. La gara per la realizzazione e gestione della linea è stata aggiudicata nel 2006 al raggruppamento di imprese composto da Astaldi Spa, Ansaldo Breda, Ansaldo STS, ALSTOM, ATM e poi riunitosi nella società Metro 5 Spa. L'opera è inserita tra quelle connesse ad Expo 2015.

La tratta Bignami-Zara è in fase di collaudo, sono iniziate le verifiche di pre-esercizio sulla sicurezza e se ne prevede l'apertura al traffico tra gennaio e febbraio 2013, una volta avuta

l'autorizzazione dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti. I lavori sulla tratta Zara-Garibaldi si concluderanno entro il 2013 mentre, per quanto riguarda la tratta Garibaldi-San Siro, l'apertura è prevista per la primavera del 2015, in tempo per l'Expo.

b) Ferrovie

Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

Il progetto complessivo prevede il potenziamento di un itinerario ferroviario che si propone come gronda nord per passeggeri e merci al fine, da un lato, di decongestionare il nodo di Milano e, dall'altro, di realizzare un corridoio diretto di connessione tra l'alta capacità ferroviaria Torino-Milano, l'aeroporto di Malpensa, la Brianza e, in prospettiva, l'asse di gronda nordest ferroviaria che dal Gottardo arriva a Bergamo. Tale sistema ferroviario è composto da tre principali interventi:

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa.** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. A marzo 2012 sono partiti i lavori sulla tratta Castano Primo-Turbigo che si concluderanno a luglio 2014 (con un ritardo di sei mesi rispetto a quanto previsto inizialmente). Discorso a parte merita, invece, la variante di Galliate, il cui progetto comprende anche la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; devono ancora essere reperiti circa 87 milioni di euro per realizzare l'intervento.
- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** Il 30 gennaio 2010 è stato aperto al traffico il tunnel ferroviario, della lunghezza di 4,5 km, mentre nel corso del 2011 è stata completata la nuova stazione di Castellanza, già attivata in via provvisoria nel 2010.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ha una lunghezza di 14,3 Km e attraversa trasversalmente l'area delle Groane e parte della Brianza milanese. Dal 1957 la linea era adibita al solo trasporto merci e si viaggiava con trazione diesel. La linea è stata aperta anche al traffico passeggeri nel dicembre 2012. I lavori hanno riguardato l'elettificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione. Le nuove fermate attivate sono: Barruccana/Seveso, Cesano Maderno, Ceriano/Groane, Ceriano/Solaro.

Potenziamento tratta ferroviaria Rho-Gallarate e raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). Il costo complessivo degli interventi è di circa 622 milioni di euro, di cui stanziati 402 milioni per la realizzazione del potenziamento tra Rho e Parabiago e del raccordo Y.

Nel luglio 2012 il TAR della Lombardia ha accolto il ricorso presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago, che si oppone alla realizzazione dell'opera, per vizi connessi all'incongruità tra il progetto approvato in sede di valutazione di impatto ambientale e il progetto definitivo messo a base della gara d'appalto. Il 21 dicembre il Consiglio di Stato ha confermato la sentenza del TAR, bloccando di fatto l'iter procedurale del progetto.

Deve essere invece ancora approvato il progetto definitivo della tratta Parabiago-Gallarate, per il quale occorre reperire circa 220 milioni.

Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo

Il progetto prevede il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente la linea si sviluppa per circa 34 Km di cui 29 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 5 km di raddoppio della tratta esistente. Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE il 2.12.2005 (delibera pubblicata il 31.05.2006) ed è in corso di redazione il progetto definitivo. Anche in questo caso si segnala che, sulla base delle verifiche effettuate dalle ferrovie italiane e svizzere relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo, è stato concordato che la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano almeno fino al 2030.

Il raddoppio della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo è confermato nell'aggiornamento 2011 del Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI e Ministero delle Infrastrutture nella tabella relativa alle "Opere in corso", quindi finanziate, per 83 milioni di euro per la sola progettazione, e nella tabella delle Opere programmatiche, quindi non finanziate, per la parte di realizzazione (913 milioni di euro).

Da ciò deriva un rallentamento della progettazione della nuova linea, di cui si prevede comunque la conclusione nel 2013, con avvio dei lavori nel 2018 e conclusione nel 2024.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Il progetto prevede il raddoppio della linea tra le stazioni di Milano S. Cristoforo e Mortara, per una lunghezza di circa 45 Km, e la realizzazione di tre nuove fermate con relativi parcheggi (Corsico, Corsico bis, Vermezzo/Albairate), di una nuova sottostazione a Vermezzo e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello. Il progetto prevede inoltre la riqualificazione della tratta urbana milanese tra le stazioni di Porta Romana e di San Cristoforo, attraverso opere di mitigazione acustica e la realizzazione delle nuove fermate di Porta Romana, Romolo e Tibaldi. L'intervento è suddiviso in diversi sottoprogetti, ognuno con un diverso cronoprogramma. I lavori sulla tratta San Cristoforo-Albairate/Vermezzo, iniziati nel 2007, si sono conclusi nel dicembre 2009, così come è stata realizzata la nuova fermata di Romolo. Mancano invece i finanziamenti per la progettazione definitiva, oltre che per la realizzazione, della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina, per la realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara nonché delle fermate di Porta Romana e Tibaldi. I cantieri per le opere di mitigazione acustica della tratta urbana milanese dovrebbero aprire nel 2014 (rispetto al 2012 inizialmente previsto) per concludersi nel 2017.

c) Viabilità

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 87 km di autostrada e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale che miglioreranno le connessioni alla nuova autostrada e contribuiranno a risolvere la storica congestione di molte direttrici provinciali che oggi attraversano i centri abitati. Le sue parti fondamentali sono:

- Asse principale (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Dalmine/A4) per una lunghezza di 69,4 Km;
- Sistema Varesino (Gazzada/A8, Vedano Olona, Malnate, Valico del Gaggiolo) per una lunghezza di 12,2 Km;
- Sistema Comasco (Villaguardia/A9, Como-Albate, Albese con Cassano/SS342/SS639) per una lunghezza di 9 Km.

Tratta da Cassano Magnago/A8 a Lomazzo/A9: i lavori sono in corso con un avanzamento pari al 50% e la conclusione è prevista per il 31/12/2013.

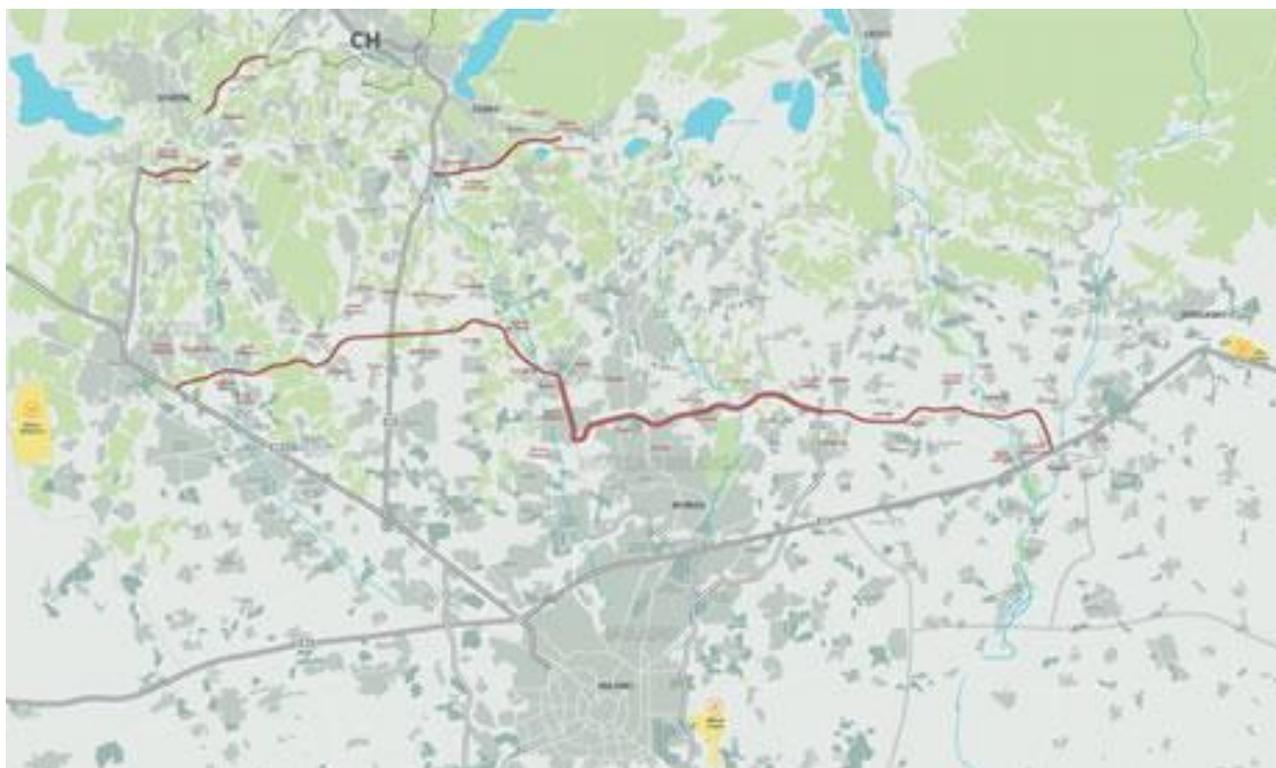
Primo lotto tangenziali di Como e Varese: l'avanzamento dei lavori è pari al 30% e la loro conclusione è prevista nel marzo 2014.

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4: è in corso la progettazione esecutiva da parte del gruppo di imprese vincitrice della gara d'appalto e guidato da Strabag. L'obiettivo è accelerare la consegna

del progetto in modo da avviare i cantieri per tratte funzionali agli inizi del 2013, con l'intento di concludere tutti i lavori entro il 2016 come previsto dalla convenzione sottoscritta con la concedente.

L'impegno finanziario per la realizzazione dell'intera opera è di circa 5.000 milioni di euro, di cui 1.250 di contributo pubblico già disponibile, 750 milioni di equity da parte dei soci e 3.000 milioni di debito da reperire sui mercati finanziari.

Per dare continuità ai lavori fino alla primavera del 2013, i soci costruttori si sono impegnati ad erogare un prefinanziamento di 250 milioni, con l'obiettivo di garantire le banche sulla copertura di un altro prestito ponte. Inoltre Cal, Concessioni autostradali lombarde, provvederà a riconoscere l'aumento dell'intensità di erogazione del contributo pubblico sulla tratta attualmente in costruzione dal 35% all'80%. L'assemblea dei soci dell'autostrada ha già deliberato un aumento di capitale sociale incrementando gli attuali 200 milioni a 300 milioni da versarsi entro il 31/1/2013.



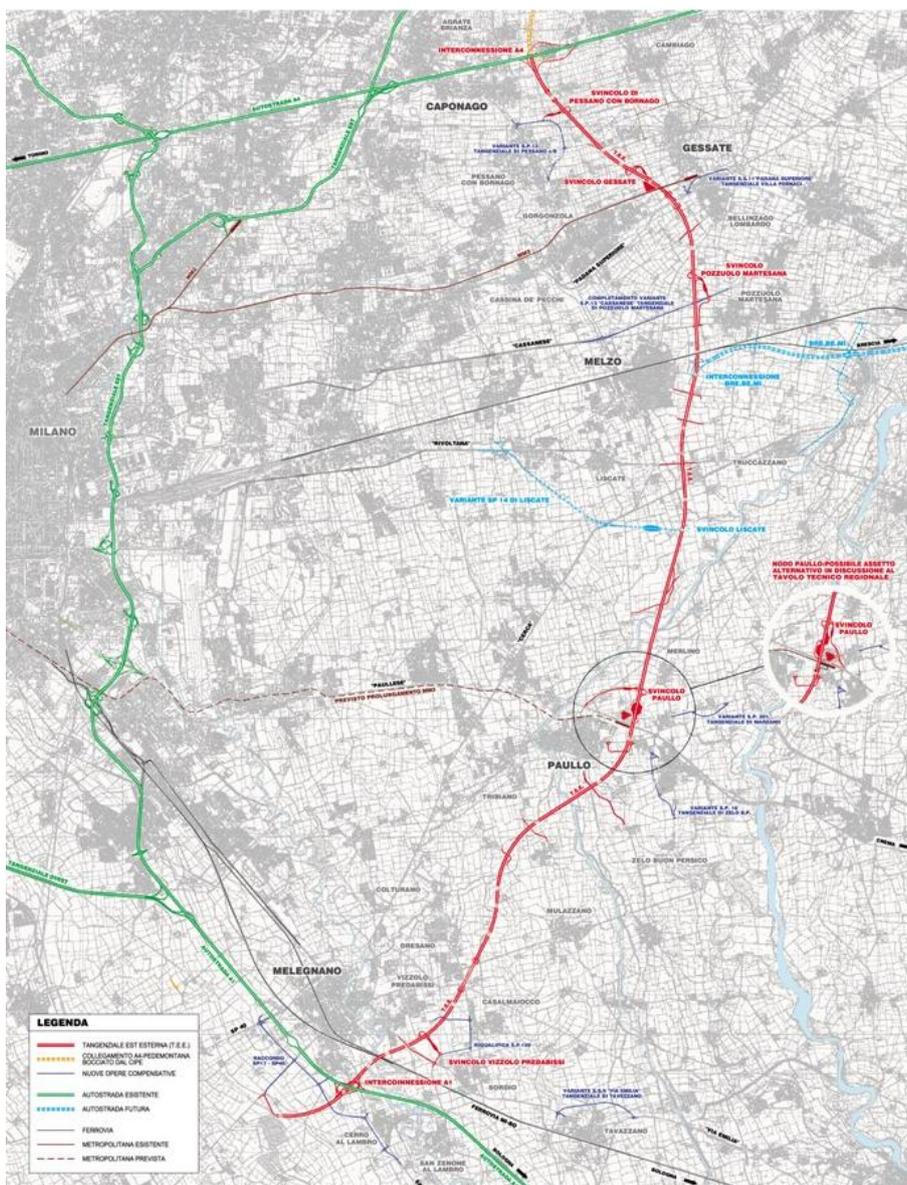
Tangenziale Est Esterna di Milano

La Tangenziale Est Esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate) e la A1 (all'altezza di Melegnano), intercettando lungo il suo percorso la SP 11 Padana Superiore, la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana e la SP 415 Paultese. L'opera, che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, sarà composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Sono previsti 6 svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, 2 interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e

autostrada A4) ed 1 con la futura autostrada Brebemi. L'impegno finanziario per la realizzazione dell'opera è di 2.002 milioni di euro di cui 580 milioni di equity da parte dei soci (attualmente ne sono stati versati 100) e 1.422 milioni di finanziamento senior da reperire sui mercati finanziari.

L'11 giugno 2012, con l'apertura del campo base di Truccazzano, sono stati inaugurati i cantieri dell'infrastruttura. I lavori sono concentrati in particolare lungo il cosiddetto arco "TEEM" tra le strade provinciali Rivoltana e Cassanese, fondamentale per accogliere la Brebemi: la tratta, che ha una lunghezza di 6,5 km e un costo di circa 280 milioni di euro, sarà completata per la fine del 2013. Per dare continuità ai lavori fino all'estate 2013, il 12 novembre 2012 è stata ufficializzata la sottoscrizione con le banche finanziatrici di un prestito ponte da 120 milioni di euro a cui dovrà seguire un aumento di capitale sociale di pari importo da effettuarsi da parte dei soci entro il 31 marzo 2013.

In base al cronoprogramma attualmente vigente la conclusione dell'arco TEEM è prevista entro il 31 dicembre 2013 mentre per l'intera opera si dovrà attendere marzo 2015.



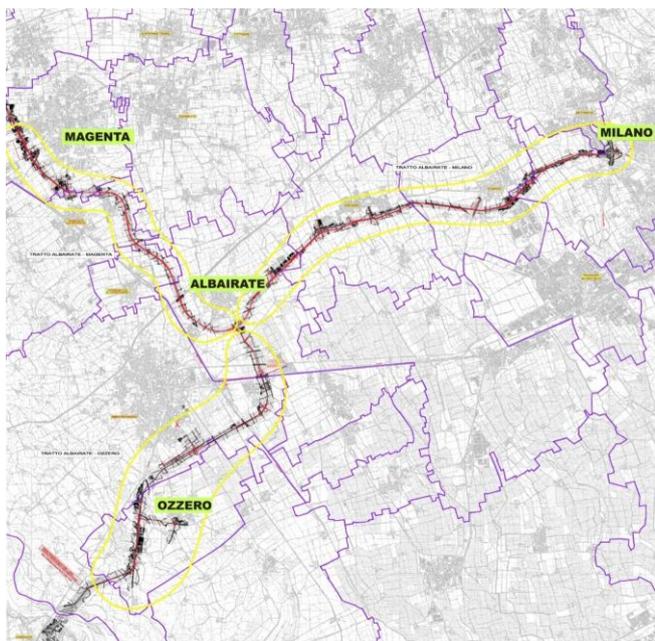
Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per la riqualificazione ed il potenziamento della Strada Provinciale 46 Rho – Monza punta a trasformare in un'autostrada urbana a due corsie per senso di marcia questa fondamentale arteria stradale. Si tratta di un'opera che collega da est ad ovest il Nord di Milano con la chiusura dell'anello delle tre tangenziali ed il superamento delle attuali criticità viabilistiche esistenti. In conformità a quanto concordato dagli Enti coinvolti e con il coordinamento della Provincia di Milano il potenziamento della SP 46 Rho - Monza passa attraverso la realizzazione di un tracciato lungo 9,2 km dalla Tangenziale Nord (A52) all'altezza di Paderno Dugnano all'Autostrada A8 Milano – Lagni all'altezza dello svincolo di Rho Fiera.

Per realizzare la tratta da Paderno Dugnano a Baranzate, Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. si è impegnata ad investire complessivamente 204 milioni di euro, mentre per la realizzazione della tratta da Baranzate alla connessione con la fiera di Rho - Pero 69 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia. Per la tratta di competenza di quest'ultima nell'agosto 2012 è stato emesso il decreto di compatibilità, con le prescrizioni, del relativo progetto da parte del Ministero dell'Ambiente.

Per quanto concerne i lotti che saranno gestiti da Milano Serravalle, nel mese di maggio 2012 è intervenuta, da parte del Provveditorato alle OO.PP. Lombardia e Liguria, con il quale Milano Serravalle ha stipulato apposita convenzione, l'aggiudicazione provvisoria dei lavori dal termine della tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese compreso e nel successivo mese di settembre invece, è stata presentata al Ministero dell'Ambiente l'istanza di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) dell'opera il cui iter istruttorio è attualmente in corso.

Magenta-Tangenziale Ovest-Abbiategrasso



L'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e, nell'ambito dei collegamenti per Malpensa, si pone come asse viario esterno alla tangenziale ovest di Milano finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora. Il Progetto si divide in 3 tratte: tratta A da Magenta (collegamento con tratto già aperto al traffico) ad Albairate; tratta B da Albairate a Milano (collegamento con la Tangenziale Ovest); tratta C da Albairate a Vigevano (variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino).

Il progetto definitivo dell'opera (la cui conferenza dei servizi si è tenuta nel 2009) non è stato approvato dal CIPE per la mancanza di finanziamenti (su un costo di 419 milioni di euro sono disponibili 281 milioni). Pertanto ANAS alla fine del 2011 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture uno stralcio funzionale del progetto da Magenta a Vigevano da avviare in via prioritaria con i finanziamenti già disponibili. Infine dalla fine del 2011 è in corso di realizzazione da parte della Provincia di Pavia il **nuovo ponte sul Ticino a Vigevano**. Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria.

Potenziamento viabilità quadrante est: SP415 Paullese, SP14 Rivoltana e SP103 Cassanese

Gli interventi prevedono il potenziamento di tre assi di penetrazione a Milano situati nel quadrante est del territorio provinciale e che versano in situazione di grave congestione. Inoltre, gli interventi assumono una rilevanza strategica perchè costituiranno le vie di accesso a Milano sia della Brebemi che della Tangenziale Est Esterna.

Il potenziamento della **Paullese** consiste nel raddoppio da due a quattro corsie della tratta stradale che va da Peschiera Borromeo a Crema per complessivi 26,2 km e nella realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda. La realizzazione degli interventi è stata suddivisa per lotti funzionali: i lavori sulla tratta Peschiera Borromeo-SP 39 Cerca, avviati nel dicembre 2008, sono stati conclusi a luglio 2012, mentre quelli sulla tratta Crema-Dovera, partiti nel marzo 2009, sono terminati a novembre 2012. Il lotto SP 39 Cerca-Spino d'Adda è stato suddiviso in due stralci: lo stralcio SP 39 Cerca-Zelo Buon Persico (intersezione con la tangenziale est esterna), dal costo di 57 milioni di euro (finanziato per 29 milioni da Regione Lombardia, per 21 milioni dal fondo di accantonamento della TEM, per 6 milioni da risorse private e per 1 milione dalla Provincia di Milano), sarà completato entro il 2015; lo stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, dal costo di 23,5 milioni, deve essere finanziato e non si prevede l'avvio dei lavori prima del 2016. Il lotto Dovera-Spino d'Adda, dal costo di 55 milioni di euro (finanziato per 38,5 milioni dalla Regione e per 16,5 milioni dalla Provincia di Cremona), sarà completato anch'esso entro il 2015. La realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda, invece, è sospesa almeno fino al 2016, in attesa del reperimento dei finanziamenti necessari pari a 20,5 milioni di euro. I potenziamenti della Rivoltana e della Cassanese si inseriscono tra le opere connesse alla realizzazione della Brebemi. Gli interventi

sulla **Cassanese** riguardano: 1) il potenziamento dello svincolo di Lambrate, di cui sono state aperte tre rampe tra novembre e dicembre 2012 mentre l'apertura delle ulteriori due rampe è prevista per il 2014, e la sistemazione dell'ingresso del terminal intermodale con la variante sulla Cassanese, i cui lavori sono stati invece sospesi a causa dell'innalzamento della falda e si attende da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'approvazione della perizia e l'integrazione al progetto (che prevede 100 milioni di extracosti a carico di Serravalle); 2) il raddoppio della tratta da Segrate a Pioltello, per il quale il 25 febbraio 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e Gruppo Immobiliare IBP hanno sottoscritto un accordo di programma che prevede da un lato lo sviluppo immobiliare dell'area ex-dogana a Segrate e di altre aree in prossimità della Rivoltana e dell'aeroporto di Linate, dall'altro la realizzazione del secondo lotto della Cassanese, nonché il potenziamento della Rivoltana. Il progetto, dopo la risoluzione nel corso del 2011 della parte finanziaria legata al progetto di sviluppo immobiliare dell'area, attende ancora il riavvio dell'istruttoria per la sola parte procedurale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, propedeutica all'approvazione da parte del CIPE; 3) il raddoppio della tratta da Pioltello a Melzo, intervento a carico del concessionario della nuova autostrada Brescia-Milano (Brebemi), i cui lavori, iniziati nel 2011, sono in corso. Gli interventi sulla **Rivoltana**, oltre a quelli indicati sopra, prevedono a carico del concessionario della nuova autostrada Brebemi il raddoppio della carreggiata da due a quattro corsie da Pioltello a Truccazzano: i lavori, partiti nel 2011, sono in corso.

Riqualificazione SP 5 tratta Monza-Cinisello Balsamo

Il progetto prevede la riqualificazione della SP 5 - una delle strade più trafficate d'Italia - attraverso l'interramento in trincea e l'eliminazione di numerosi incroci semaforizzati lungo un tratto di circa 4 km tra Monza e Cinisello Balsamo. Il progetto mira così a collegare in maniera diretta la A4/tangenziale nord e la SS36 verso la Brianza, la Valtellina e i valichi svizzeri. I lavori per la realizzazione del tunnel sono iniziati nel 2009. I lavori comprendono anche la realizzazione di nuovi sottopassi e bretelle stradali. Nel novembre 2010 si è resa necessaria una variante tecnica al progetto, a causa delle oltre 3.000 interferenze e sottoservizi in parte non previsti e all'adeguamento alle nuove normative sulla sicurezza, che ha comportato la traslazione nell'ultimazione dell'opera dal settembre 2011 al 31 marzo 2013, data che rimane confermata.

3. Criticità

Le maggiori criticità sul fronte economico e finanziario si rilevano per: parte della M4; alcuni interventi di potenziamento ferroviario quali la Seregno-Bergamo, la Variante di Galliate, il

completamento del raddoppio della Milano-Mortara; alcuni interventi stradali quali il completamento dei secondi lotti della strada Paullese e il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano. Per quanto concerne il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate e il raccordo con Malpensa, alle criticità finanziarie relative alla non completa copertura economica degli interventi (terzo binario tra Parabiago e Gallarate) si accompagnano quelle relative alla sospensione dell'iter procedurale per la realizzazione della tratta Rho-Parabiago in virtù dell'accoglimento da parte del TAR prima e del Consiglio di Stato poi del ricorso presentato da un comitato di cittadini contro la realizzazione dell'opera. Discorso a parte meritano Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano, realizzate in *project financing*: per Pedemontana Lombarda gli accordi presi tra le parti coinvolte consentono la continuità dei lavori solo fino alla primavera 2013; per Tangenziale Est Esterna, invece, le criticità di ordine economico e finanziario sono connesse al completamento del versamento dell'equity da parte dei soci (circa 480 milioni mancanti) e al closing finanziario del project di 1,4 miliardi. Lentezze negli iter procedurali si segnalano per l'approvazione del secondo lotto della Cassanese e del completamento della SP 46 Rho-Monza, su cui si evidenziano anche criticità tecniche e di consenso connesse a modifiche progettuali richieste dai Comuni coinvolti.

Problemi di consenso sono presenti anche per il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, su cui si evidenzia la contrarietà di diversi Comuni coinvolti.

Difficoltà tecniche dovute a problemi di innalzamento della falda comportano ritardi nei lavori del primo lotto della SP Cassanese, per il quale le modifiche progettuali richieste hanno comportato un extracosto di 100 milioni di euro, totalmente da reperire.

Si conferma la necessità di pianificare e programmare la rete delle piattaforme logistiche a servizio dell'area metropolitana milanese, sempre più indispensabile per l'organizzazione del trasporto delle merci.

Sul fronte della pianificazione, non è ancora risolto il nodo della connessione tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona, per le quali resta ancora aperta la decisione della prosecuzione del passante tra Centrale e Garibaldi e la possibile connessione con le linee utilizzate per l'Alta Velocità.

4. Attese per il 2013

- Approvazione del progetto definitivo e reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della linea ferroviaria Novara-Malpensa.
- Riavvio dell'iter procedurale per la realizzazione del potenziamento della ferrovia Rho-Gallarate, comprensiva del raccordo Y tra Fiera Rho-Però/Expo e Malpensa.
- Completamento del progetto definitivo per il potenziamento della tratta ferroviaria Seregno-Bergamo, di accessibilità al tunnel del Gottardo.

- Reperimento delle risorse economiche per completare la progettazione e l'avvio dei lavori dei lotti mancanti della ferrovia Milano-Mortara.
- Individuazione della soluzione progettuale per la connessione tra le linee AV/AC Torino-Milano e Milano-Verona del nodo ferroviario milanese.
- Completamento delle opere sulla tratta A e avvio dei cantieri sulla tratta Lomazzo-Dalmine della Pedemontana Lombarda.
- Continuità dei cantieri sulla Tangenziale Est Esterna di Milano.
- Avvio dei cantieri per il potenziamento della SP 46 Rho-Monza.
- Approvazione del progetto dello stralcio funzionale da realizzare in via prioritaria relativo al collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano.
- Avvio dei lavori sui lotti mancanti per il potenziamento della strada Paullese.
- Approvazione della perizia e dell'integrazione al progetto e reperimento delle risorse necessarie a coprire gli extracosti del primo lotto della Cassanese.
- Riavvio dell'istruttoria da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del progetto del secondo lotto della Cassanese.