



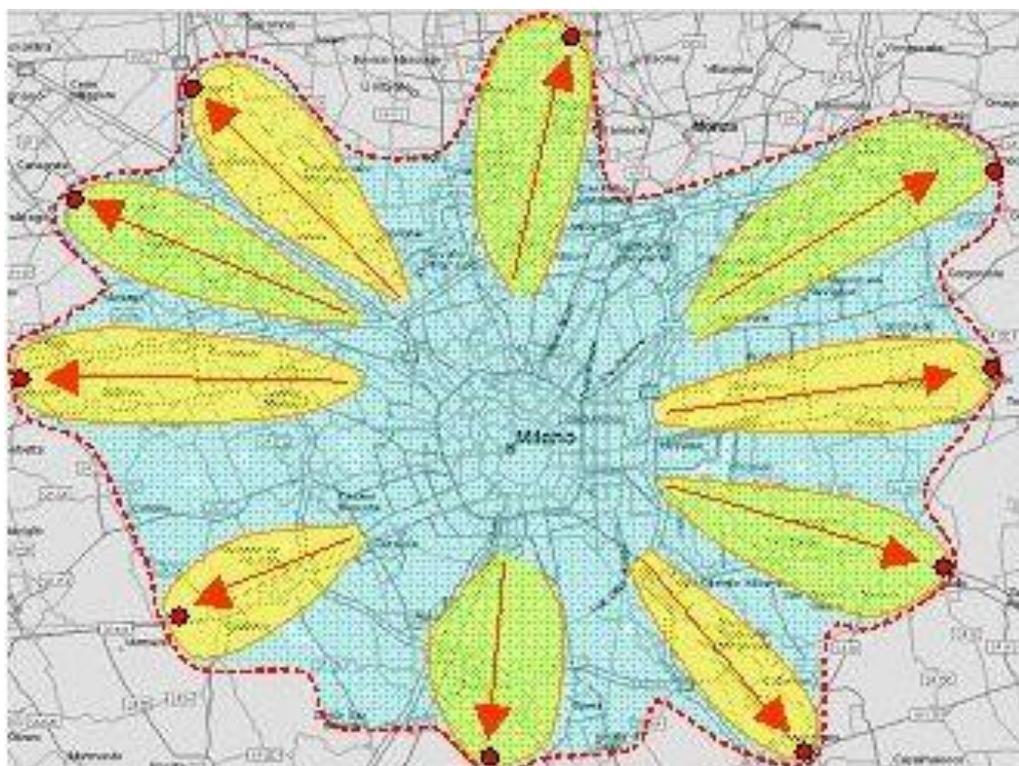
ASSOLOMBARDA
CONFINDUSTRIA MILANO
MONZA E BRIANZA

UNIONE INDUSTRIALE
DI TORINO

CONFINDUSTRIA
GENOVA

OTI nord
ovest
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

NODO METROPOLITANO DI MILANO



Gennaio 2016

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 attrattrici 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 costo complessivo dell'intervento è di 206 milioni di euro (120 per l'infrastruttura e 86 per il materiale rotabile), così ripartiti: 126,6 milioni Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; 24 milioni Comune di Milano; 19,1 milioni Regione Lombardia; 11,3 milioni Provincia di Milano; 7,9 milioni Comune di Monza; 7,9 milioni Comune di Sesto San Giovanni.

I cantieri sono stati aperti nel novembre 2011 (con quasi due anni di ritardo rispetto alle previsioni iniziali) e avrebbero dovuto concludersi entro la fine del 2014, ma ritardi nelle esecuzioni dovuti principalmente ad interruzioni nei tiraggi di cassa ne faranno slittare il termine al giugno 2016. Rimane ancora da realizzare il progetto del parcheggio di interscambio a Bettola e reperire i finanziamenti necessari.

M4 Lorenteggio-Linate

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 dell'opera è di 1,8 miliardi di euro, di cui 958 milioni di euro dello Stato, 461 dei privati e 400 del Comune di Milano.

Il 28 novembre 2014 la Giunta del Comune di Milano ha approvato la delibera con le "linee di indirizzo per la stipula della convenzione di concessione e per gli ulteriori adempimenti contrattuali necessari alla prosecuzione del progetto di realizzazione e gestione della Linea 4 della metropolitana di Milano". Si tratta di un provvedimento reso necessario in vista del closing finanziario tra banche e soci privati. Il 16 dicembre si è costituita la società M4 spa, partecipata dal Comune di Milano con il 66,6% e per la restante quota da altri soci tra cui Salini-Impregilo, Astaldi, Ansaldo sts, Ansaldo Breda, Sirti e Atm.

I cantieri sono stati aperti all'inizio di giugno 2012 a partire dall'aeroporto di Linate. Alla fine del 2015 risultavano in corso i lavori di realizzazione della tratta tra Linate e Forlanini FS e quelli preparatori in corrispondenza delle stazioni al di fuori della Cerchia dei Bastioni. Tra il 2016 e il 2019 si avvierà lo scavo delle gallerie e la realizzazione delle stazioni, mentre tra il 2020 e il 2022, anno in cui si prevede l'apertura all'esercizio, si realizzeranno gli impianti.

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'apertura completa dell'opera all'esercizio è avvenuta nel novembre 2015.

b) Ferrovie

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 tratto di quadruplicamento, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria tra Rho e Parabiago, con prosecuzione che prevede la realizzazione di un terzo binario tra le stazioni di Parabiago e Gallarate. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le

esigenze di mobilità previste sulla direttrice, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo comprende infatti la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso 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.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, riunitosi il 26 settembre 2014, ha indicato modifiche sostanziali al progetto del potenziamento Rho-Parabiago e del raccordo Y, dopo che si era reso necessario il riavvio dell'iter progettuale a seguito dell'accoglimento da parte del Consiglio di Stato del ricorso presentato dal Comitato Civico Rho-Parabiago e dai Comuni di Vanzago, Pogliano, Pregnana e Parabiago. RFI attende ancora dei riscontri su come procedere da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Intanto il progetto, che godeva di 402 milioni di euro di stanziamenti statali, per effetto dell'annullamento della Delibera CIPE, è stato defanziato di 380 milioni circa.

Per quanto riguarda la tratta Parabiago-Gallarate, dal 2011 è fermo all'approvazione del CIPE il progetto definitivo, che è privo della copertura finanziaria.

Potenziamento ferrovia Milano-Mortara

Il potenziamento della linea Milano-Mortara, della lunghezza di 45 km, ha riguardato finora il raddoppio della tratta San Cristoforo-Albairate/Vermezzo e la realizzazione delle fermate di Romolo, Corsico, Vermezzo/Albairate, compresa l'eliminazione dei passaggi a livello, interventi conclusi alla fine del 2009. Mancano ancora i finanziamenti per la progettazione definitiva e la realizzazione della tratta Albairate/Vermezzo-Parona Lomellina e per la sola realizzazione della tratta Parona Lomellina-Mortara, delle fermate di Porta Romana e Tibaldi e delle opere di mitigazione acustica tra le fermate di Milano Porta Romana e Milano San Cristoforo.

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 32 Km di cui 24,5 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 7,6 km di raddoppio della tratta esistente. L'opera non dispone al momento dei finanziamenti per la parte realizzativa (917 milioni di euro).

Non sono stati fatti sostanziali passi in avanti nelle attività di progettazione definitiva. Infatti, sulla base delle verifiche effettuate congiuntamente 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.

c) Viabilità

Pedemontana Lombarda

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa in 71 km di autostrada (da Cassano Magnago a Osio Sotto), 20 km di tangenziali (Como e Varese) 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 progettate sono:

- Asse principale di 71 Km (Cassano Magnago/A8, Lomazzo/A9, SS35, Desio/SS36, Vimercate/Tangenziale Est, Cornate d'Adda, Osio Sotto/A4);
- Sistema Varesino di 5 Km (Gazzada/A8, Vedano Olona);
- Sistema Comasco di 3 Km (Grandate/A9).

Tratta A da Cassano Magnago/A8 a Lomazzo/A9 (15 km): i lavori sono stati completati nel 2015.

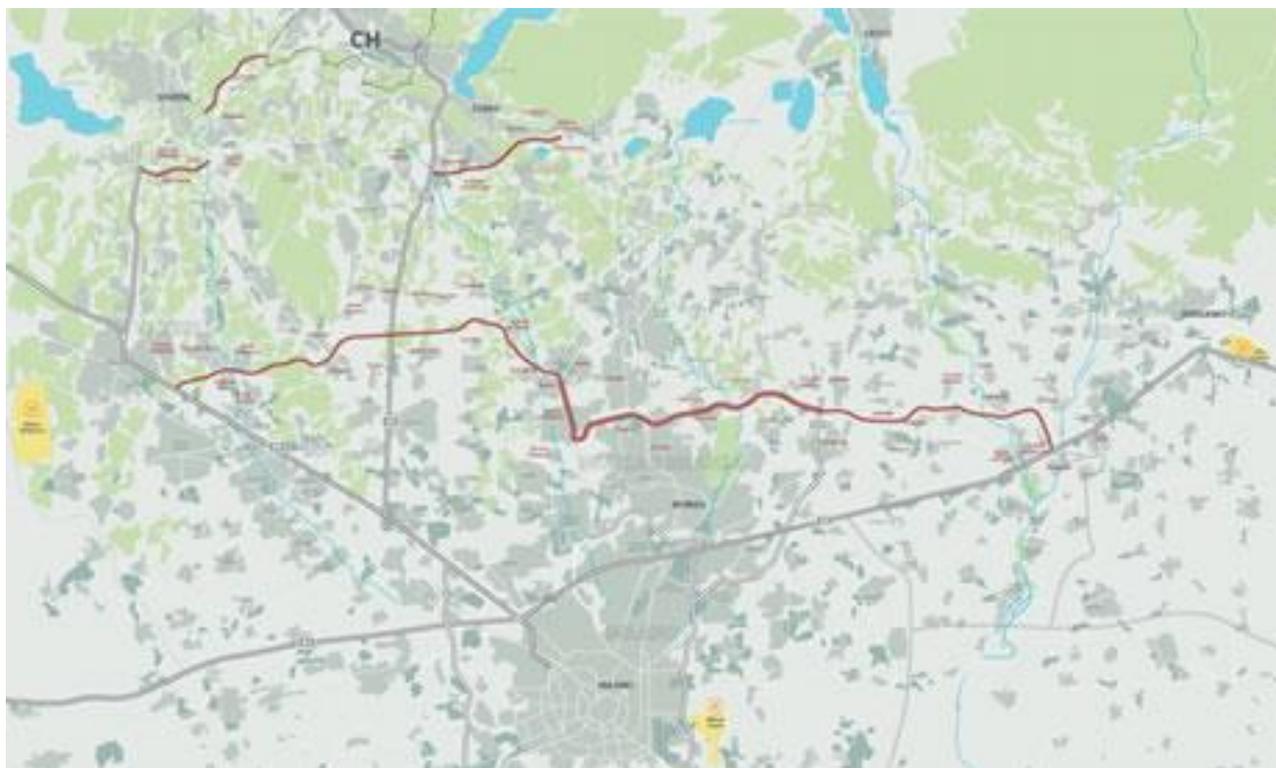
Primo lotto tangenziale di Varese (5 km): i lavori sono stati completati nel 2015.

Primo lotto tangenziale di Como (3 km): i lavori sono stati completati nel 2015.

Tratta da Lomazzo/A9 a Dalmine/A4 (56 km): Alla fine del 2015 era in corso la progettazione esecutiva per le tratte B2-C-D, la cui realizzazione è vincolata alla disponibilità dei finanziamenti. Sempre nel corso del 2015 sono state completate le tratte B0 (svincolo di Lomazzo) e B1 (connessione alla S.S.35 Milano – Meda).

L'investimento diretto complessivo è pari a 4.118 milioni di euro. Questo impegno, oltre agli oneri accessori connessi, verrà coperto tramite contributo pubblico per 1.245 milioni di euro, equity per 536 milioni di euro e debito bancario per 2.600 milioni di euro da reperire sui mercati finanziari al fine di realizzare l'intera opera, oppure 1.800 milioni necessari alla realizzazione dell'opera con l'esclusione della tratta D, la cui realizzazione sarà da valutarsi successivamente. In data 10 dicembre 2015, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, è stata aggiudicata ad una RTI (costituendo con mandataria BANCA IMI e mandanti INTESA SAN PAOLO SPA – UNICREDIT SPA – UBI BANCA SPA – MPS CAPITAL SERVICES BANCA PER LE IMPRESE SPA – BANCA POPOLARE DI MILANO SCARL) la gara per l'individuazione di un arranger per la strutturazione di un finanziamento project ed eventualmente un'emissione obbligazionaria, anche nella forma di project bonds, per reperire le risorse di cui sopra, rendendo contestualmente disponibile un finanziamento pari a € 200 milioni (il cd. Finanziamento Ponte bis) per il refinancing del finanziamento ponte di pari importo attualmente utilizzato. Si precisa inoltre che, a seguito della seduta del 1° agosto 2014, n. 24, nella quale il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica ("CIPE") ha approvato il nuovo Piano Economico Finanziario di APL ("PEF 2014"), che prevede le misure di defiscalizzazione ex art. 18 L. 183/2011 ("Misure di Defiscalizzazione"), si attende l'approvazione da parte dello stesso CIPE della bozza di atto aggiuntivo n. 2 alla

Convenzione Unica ("Secondo Atto Aggiuntivo"). Il closing finanziario dovrà necessariamente intervenire entro 12 mesi dalla data di approvazione di tale Atto Aggiuntivo al fine di poter utilizzare le misure di defiscalizzazione approvate.



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 Paullese. L'opera, che ha una lunghezza complessiva pari a circa 32 Km, è composta da due carreggiate ognuna delle quali costituita da 3 corsie (più una di emergenza). Ci sono sei svincoli-caselli per i collegamenti con la viabilità ordinaria, due interconnessioni con la rete autostradale esistente (autostrada A1 e autostrada A4) ed una con l'autostrada Brebemi. L'impegno finanziario complessivo per la realizzazione dell'opera è di 2,2 miliardi di cui: 1,2 miliardi è il finanziamento senior erogato da BEI e da un pool di banche dopo il closing finanziario del project financing del 21 dicembre 2013; 330 milioni è la quota di contributo pubblico assegnata dallo Stato; 580 milioni è l'equity da parte dei soci.

L'opera è stata interamente aperta all'esercizio nel maggio 2015.

Tangenziale Nord di Milano: potenziamento SP 46 Rho-Monza

Il progetto per la riqualificazione con caratteristiche di autostrada urbana della Strada Provinciale 46 Rho-Monza è stato promosso per trasformare l'esistente viabilità provinciale in una viabilità primaria a due corsie per senso di marcia che completi l'anello delle tangenziali della città di

Milano. L'opera realizza infatti il collegamento da est e ovest del quadrante a nord della città di Milano, consentendo il superamento delle criticità viabilistiche esistenti. L'opera si sviluppa lungo un tracciato di 9,2 km che ha origine dalla A52 Tangenziale Nord di Milano, in comune di Paderno Dugnano, e termina in corrispondenza dell'Autostrada A8 Milano-Laghi, in corrispondenza dello svincolo Rho-Fiera, in accordo con il progetto di riqualificazione concordato dagli Enti coinvolti con il coordinamento della Provincia di Milano.

I lotti 1 e 2, che realizzano il collegamento dalla tangenziale Nord di Milano allo scavalco della linea ferroviaria Milano/Varese (compreso) sono in capo a Milano Serravalle – Milano Tangenziali, che investirà complessivamente circa 205 milioni di euro oltre ad ulteriori 55 milioni di euro assegnati dal CIPE nella seduta dell'8 agosto 2013 per la variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria suddetta. I lavori, avviati nel settembre 2014, sono in corso di realizzazione. Nel 2015, in ragione della sussistenza di un rilevante interesse pubblico (EXPO 2015) si è resa necessaria la definizione di uno stralcio funzionale per il collegamento diretto tra la A52 e la S.P.46, opera aperta al traffico, in una configurazione provvisoria, per il periodo espositivo.

Il lotto 3, relativo alla tratta ricompresa tra la ferrovia Milano-Varese all'altezza di Baranzate e la connessione con la viabilità della fiera di Rho-Pero, è in capo ad Autostrade per l'Italia. Nel maggio **2015** sono stati ultimati i lavori.

Magenta-Abbiategrasso-Vigevano-Tangenziale Ovest

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 ad Albairate; tratta B da Albairate alla tangenziale ovest di Milano; tratta C da Albairate a Vigevano (variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino).

Nel 2015 l'intervento viene finanziato nell'ambito del Contratto di programma ANAS per un importo di 220 milioni di euro ma, a seguito della contrarietà di diversi enti locali al tracciato previsto, è in corso di redazione da parte di ANAS lo studio di fattibilità di un nuovo tracciato tra Albairate e Magenta da presentare al CIPE entro l'estate del 2016 insieme al progetto definitivo della tratta Vigevano-Albairate (il cui tracciato è stato confermato). I cantieri del nuovo ponte sul Ticino a Vigevano, di competenza della Provincia di Pavia, alla fine del 2015 avevano un avanzamento solo del 35%, a seguito del fallimento dell'impresa mandataria che ha tenuto fermi i lavori per oltre un anno.

Variante SS33 del Sempione Rho-Gallarate

La variante al Sempione, cosiddetto "Sempione bis", consiste in un tracciato stradale di circa 30 Km a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa

dall'attuale SS33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la Tangenziale Ovest di Milano, ed attraversa i territori comunali di Pogliano Milanese, Vanzago, Nerviano, Parabiago, Canegrate, Busto Garolfo, Dairago, Villa Cortese e Busto Arsizio per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con un'altra infrastruttura in fase di progetto, la variante alla SS341, crea un collegamento con l'Autostrada A8.

Il costo dell'opera è di 420 milioni di euro di cui finanziati 42,27 milioni. Il progetto preliminare di uno stralcio funzionale da avviare con i finanziamenti disponibili è fermo dal 2013 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del CIPE.

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.

- 1) 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:
 - le tratte Peschiera Borromeo-SP 39 Cerca e Crema-Dovera sono state completate nel **2012**;
 - il lotto SP 39 Cerca-Spino d'Adda è stato suddiviso in due stralci:
 - o il progetto dello stralcio SP 39 -Zelo Buon Persico alla fine del 2015 necessitava di una ulteriore approvazione da parte del CIPE a seguito della scadenza dei vincoli preordinati all'esproprio. Il costo dell'intervento, che sarà finanziato dalla Regione Lombardia, è di 62 milioni di euro suddivisi in 41 milioni di euro per la tratta A tra la SP 39 e la Tangenziale Est Esterna di Milano e 21 milioni di euro per la tratta B tra la Tangenziale Est Esterna e Zelo Buon Persico;
 - o il progetto definitivo dello stralcio Zelo Buon Persico-Spino d'Adda, dal costo di 23,5 milioni, alla fine del 2015 non era ancora stato approvato per la mancata copertura finanziaria;
 - Il lotto Crema-Dovera è stato completato nel 2012;
 - il lotto Dovera-Spino d'Adda, dal costo di 55 milioni di euro (finanziato per 38,5 milioni dalla Regione Lombardia e per 16,5 milioni dalla Provincia di Cremona) è stato completato nel 2015;
 - il progetto definitivo del nuovo ponte sul fiume Adda, dal costo di 16,5 milioni di euro, alla fine del 2015 non era ancora stato approvato per la mancata copertura finanziaria.

2) Gli interventi sulla **Cassanese** riguardano:

- il potenziamento dello svincolo di Lambrate, con la realizzazione di tutte le manovre con rampe dirette sulla Tangenziale Est di Milano. I lavori sono stati completati nell'aprile 2014;
- la realizzazione della variante alla Cassanese attraverso due lotti:
 - o il potenziamento dell'accesso al terminal intermodale di Segrate di 1,3 km prevalentemente in trincea che connette lo svincolo di Lambrate della tangenziale Est al terminal intermodale di Segrate (cosiddetto "lotto di completamento"). Nel corso del 2015 è stato approvato il piano economico e finanziario della Società Serravalle, che deve realizzare l'opera; la relativa delibera, approvata dalla Corte dei Conti è di prossima pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Sempre nel 2015 i lavori della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto esecutivo del tratto successivo della Variante alla Cassanese hanno evidenziato la necessità di mettere a punto ottimizzazioni al progetto del "lotto di completamento". Alla luce delle evidenze emerse si è proceduto, allo sviluppo e alla condivisione di ottimizzazioni al "lotto di completamento".
 - o la nuova tratta da Segrate a Pioltello. Nel gennaio 2015 la Città Metropolitana ha indetto la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto esecutivo dell'opera a diretto servizio del previsto insediamento polifunzionale all'interno delle aree dell'ex dogana di Segrate. Nel corso dei lavori di tale Conferenza si è evidenziata una significativa variazione degli scenari viabilistici generati da tale insediamento. I lavori della Conferenza di Servizi si sono chiusi con la seduta del 22 ottobre 2015. Fintanto che non verrà avviata la tratta che riguarda l'accesso al terminal di Segrate, lo sviluppatore immobiliare che finanzierà l'intervento (120 milioni complessivi di cui 85 milioni direttamente e 35 come anticipo dei finanziamenti degli enti locali) non procederà a sottoscrivere le fidejussioni bancarie necessarie per procedere con la gara d'appalto integrato da parte della Città Metropolitana di Milano;
- il raddoppio della tratta da Pioltello a Melzo. I lavori a carico della concessionaria autostradale Brebemi sono stati ultimati alla fine del 2014.

Gli interventi sulla **Rivoltana** hanno riguardato da parte della concessionaria Brebemi il completamento del raddoppio della carreggiata da due a quattro corsie tra Segrate e Truccazzano. I lavori sono stati completati nel 2014.

Variante alla SP233 Varesina

Il progetto riguarda la realizzazione della tratta "Nord" della variante alla SP233 Varesina sul territorio dei Comuni di Arese e Bollate, per una lunghezza di 3,5 Km e cinque rotatorie.

Dopo la sottoscrizione nel corso del 2015 della convenzione con Autostrade per l'Italia, che finanzia l'intervento per un costo di 9 milioni di euro, si attende l'avvio dei lavori da parte di Città Metropolitana di Milano.

3. Criticità

Le maggiori criticità sul fronte economico e finanziario si rilevano per 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 potenziamenti stradali Paultese, Cassanese e variante al Sempione.

Il collegamento viario Magenta-Abbiategrasso-Vigevano, a seguito della contrarietà all'opera da parte di alcuni enti locali, ha richiesto l'avvio della rielaborazione di parte del progetto.

Per la Pedemontana Lombarda vi è la necessità di avviare anche le tratte B2-C-D: è in corso, su istanza della società concessionaria, la revisione del piano economico e finanziario finalizzata al riequilibrio dello stesso, anche grazie alle misure di defiscalizzazione già approvate dal CIPE.

La tratta ferroviaria Rho-Parabiago è in una situazione di stallo a seguito di intoppi tecnici che ne hanno bloccato l'iter procedurale e che, a seguito del suo definanziamento, ne mettono a rischio la realizzazione.

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 2016

- Approvazione del progetto definitivo con reperimento delle risorse statali per la Variante di Galliate nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del progetto del potenziamento ferroviario Rho-Parabiago e riassegnazione delle risorse economiche.

- 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.
- Apertura delle tratte Cassano Magnago-Lomazzo/A9 e Lomazzo/A9-superstrada Milano-Meda della Pedemontana Lombarda nonché dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese.
- Approvazione della revisione del piano economico e finanziario della Pedemontana Lombarda per avviare i lotti B2-C-D.
- Approvazione CIPE del progetto definitivo dello stralcio funzionale del collegamento viario Magenta-Abbiategrasso-Vigevano.
- Reperimento delle risorse e avvio dei lavori dei lotti mancanti per il potenziamento delle strade Pallese e Cassanese.
- Completamento dei lavori per il prolungamento della linea 1 della metropolitana milanese.