LE INFRASTRUTTURE REGIONALI PER LA RIPRESA E LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA ECONOMICO LOMBARDO

L'Associazione regionale dei costruttori edili della Lombardia ha avviato nelle scorse settimane una riflessione sul futuro del territorio regionale che è stato tra le aree più durante colpite, a livello nazionale e internazionale, dalla pandemia da Covid-19.
La Lombardia è in una posizione geografica strategica, è una regione operosa e ha un territorio e un mercato immobiliare moderni, popolati da utilizzatori e consumatori attenti, evoluti ed esigenti che si stanno riorganizzando dopo la devastazione portata dal virus. Un mercato che è necessario rimanga interessante anche nei prossimi anni, sia a livello nazionale che a livello internazionale, dopo che gli effetti negativi della pandemia saranno passati. Un territorio nel quale permangono tutte le potenzialità per potersi risollevare ed evolvere e competere non solo in una dimensione domestica, ma e, soprattutto, nella dimensione internazionale.
In questa fase il territorio regionale ha più che mai la necessità di una importante spinta: occorrono, infatti, infrastrutture efficienti per persone e merci, sia su gomma che su ferro, occorre che il quadro dello sviluppo della rete dei collegamenti sia compiuta e messa in funzione nella sua completezza. Occorre, in sintesi, che sia riconosciuta da parte di tutti gli attori del sistema pubblico e di quello privato la necessità che la ripresa economica della Lombardia passa necessariamente dall'implementazione della dotazione infrastrutturale.

Sistema metropolitano leggero su scala regionale
Occorre implementare e ammodernare la rete infrastrutturale ferroviaria regionale, interconnettendo in maniera efficace i sistemi territoriali dei capoluoghi delle province, avvicinandoli tra loro, di fatto, in termini di tempi e rendendo quindi possibile considerare le diverse polarità come un unico territorio. Si stima un flusso di spostamenti giornalieri dell'ordine di 15 milioni di persone all'interno dell'area regionale, di cui oltre un terzo ha come origine e destinazione il sistema metropolitano milanese: anche di questa importante dinamica è necessario tener conto.
RFI in Lombardia ha individuato nel 2019 investimenti totali nel potenziamento della rete infrastrutturale regionale pari a oltre € 14 miliardi; di questi, le risorse già stanziate al 2017 sono pari € 8 miliardi (fonte FSI).

Autostrada Pedemontana Lombarda e opere collegate
Completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, ivi incluse le opere di collegamento con il tessuto infrastrutturale esistente dei territori.
L'Autostrada Pedemontana Lombarda è un sistema viabilistico con uno sviluppo complessivo di circa 157 km, di cui 67 km di autostrada, 20 km di tangenziali e 70 km di viabilità locale. Si tratta di un intervento molto complesso, sia a livello ingegneristico che ambientale, per il notevole sviluppo del tracciato, l'importanza delle infrastrutture collegate e la tipologia di territorio attraversato (l'area densamente abitata e industrializzata a nord di Milano, da Varese a Bergamo).
Il costo totale dell'intervento è di 4.118 milioni di euro. Le risorse disponibili ammontano a 1.745 milioni di euro (fonte www.otinordovest.it)

Completamento del TEN-T (Trans European Networks-Transport) Corridoio transeuropeo mediterraneo

Asse centrale di connessione al di sotto delle Alpi che attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna e che contempla una serie di interventi viari e ferroviari da anni in fase di realizzazione, a vari stati di completamento e finanziabilità. Si tratta di interventi fondamentali per rispondere alle esigenze future di mobilità di merci e persone, in una prospettiva di nuovi modelli distributivi, con esigenze logistiche che mettono in discussione i modelli di magazzino "just in time" e in futuro l'approvvigionamento richiederà molti più centri intermodali.

Autostrada Valtrompia
Il raccordo autostradale tra l'A24 e la Val Trompia è un'opera strategica concepita nel 1998. Il progetto "Raccordo Autostradale tra la A4 e la Val Trompia" è inserito nel primo programma delle opere strategiche di cui alla Legge Obiettivo 443/2001 ed è finalizzato alla realizzazione di un collegamento autostradale tra l'Autostrada A4 (in corrispondenza di Brescia) e i vari centri urbani della Val Trompia. L'investimento pari a 258,5 milioni di euro prevede la realizzazione dei primi 6,7 km di tracciato tra Concesio e Sarezzo; gli stanziamenti risultano essere a ottobre 2019 pari a 178,3 milioni di euro.

Autostrada regionale Stradivaria Cremona-Mantova
Oltre a fluidificare e rendere funzionale all'economia il collegamento stradale dei due territori – per i quali si vanno consolidando integrazioni anche sul piano amministrativo l'asse andrebbe a delineare una traiettoria est/ovest, alternativa rispetto ai flussi di traffico metropolitani e rispetto all'ipotesi del percorso autostradale TIBRE Fontevivo Nogarole Rocca e, su scala più ampia, un percorso di congiunzione trai porti del Tirreno e dell'Adriatico (con conseguente valorizzazione degli scali portuali interni). Oltre ai fondi già stanziati dalla Regione Lombardia (100 milioni di euro) possono essere stimati ulteriori 400 milioni di euro di impegno a titolo di contributo pubblico regionale, l'intervento del Ministero per le Infrastrutture per le opere di raccordo con la viabilità esistente ed, eventualmente, dell'A22 per il tratto corrispondente al completamento della tangenziale sud di Mantova, fermo restando che tecnicamente si tratta di un'opera in project financing in capo a Stradivaria con remunerazioni derivante dai pedaggi. Costi: 1.100 milioni di euro (stima)

Superstrada Vigevano-Malpensa
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, la Lomellina 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).
Il costo complessivo dell'intervento è pari a 419 milioni di euro. Le risorse messe a disposizione dal contratto di programma ANAS sono pari a 220 milioni di euro.

Prolungamento Tangenziale Est di Milano fino a Olginate
Prolungamento della Tangenziale Est di Milano dal Comune di Usmate-Velate (termine dell'attuale tangenziale) verso i Comuni di Brivio e Olginate. La nuova arteria di circa 12 km è prevista soprattutto in galleria e consentirebbe di liberare la SP 342 dir dal traffico che attraversa i Comuni di Lomagna, Osnago, Cernusco Lombardone, Mercate, Calco,

Brivio e Olginate. Il tracciato aprirebbe per il lecchese uno scenario di collegamento veloce con il sistema autostradale, anche in vista delle Olimpiadi 2026. I costi stimati sonno di circa 1.200 milioni di €. Al momento non risultano risorse stanziate per questa infrastruttura.