



ASSOLOMBARDA

Sintesi Rapporto OTI Nord 2023

Focus Lombardia e approfondimenti territoriali Assolombarda



ASSOLOMBARDA

Prima parte

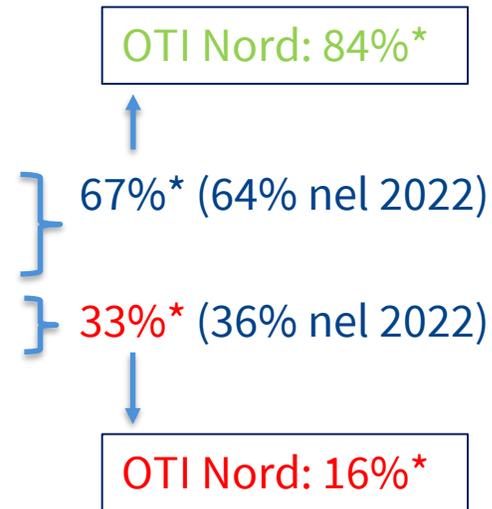
FOCUS LOMBARDIA

L'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nord Italia nel 2023 ha monitorato complessivamente 83 interventi infrastrutturali prioritari (1), di cui 27 interessanti la Lombardia (33%).

- Dei 27 interventi monitorati in Lombardia, nel 2023:
 - 15 sono proseguiti secondo i programmi
 - 3 sono proseguiti con qualche rallentamento
 - 9 sono in ritardo/fermi

*% interventi avanzati

*% interventi in ritardo



Con riferimento agli interventi infrastrutturali monitorati che interessano la Lombardia, nel 2023 si sono registrate performance leggermente migliori rispetto al 2022, anche se nessun cantiere è stato completato (si segnala che nel 2023 si sarebbero dovute ultimare la tratta ferroviaria Milano-Cormano e la tratta stradale tra la SP39 Cerca e la Tangenziale Est Esterna). Tuttavia, in Lombardia è in ritardo il 17% in più di interventi rispetto all'insieme degli 83 interventi monitorati da OTI Nord.

(1) Si tratta degli interventi prioritari per il sistema logistico del Nord Italia ricadenti nei 15 sistemi infrastrutturali individuati da OTI Nord: Corridoio Mediterraneo, Corridoio Reno-Alpi, Corridoio Baltico-Adriatico, Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero (TI.BRE), sistema dei valichi alpini, sistema pedemontano, sistema portuale, sistema aeroportuale, sistema degli interporti, sistema dei nodi metropolitani di Milano, Torino, Genova, Bologna, Venezia.

Focus: scostamenti 2022-2023 opere lombarde monitorate

Interventi proseguiti secondo i programmi: ferrovia AV/AC Brescia Verona, raddoppio ferrovia Codogno-Cremona-Mantova, quadruplicamento ferrovia Milano-Pavia (tratta Milano-Pieve Emanuele), velocizzazione ferrovia Milano-Genova, adeguamento ferrovia Luino-Gallarate, adeguamento ferrovia Luino-Novara, quadruplicamento ferrovia Tortona-Voghera, ferrovia Malpensa-Gallarate, porto fluviale Mantova Valdaro, strada Vigevano-Malpensa (tratta Albairate-Ozzero), strada Gallarate-Vanzaghello, centro intermodale Milano Smistamento, SP 103 Cassanese, ferrovia Rho-Gallarate (tratta Rho-Parabiago), linea M4 Milano

Interventi proseguiti con qualche rallentamento: Pedemontana Lombarda, linea M5 Milano-Monza, ferrovia Milano-Asso

Interventi in ritardo: quadruplicamento ferrovia Chiasso-Monza, raddoppio ferrovia Seregno-Bergamo, raddoppio ferrovia Laveno-Luino, quadruplicamento ferrovia Pavia-Voghera, ferrovia Novara-Malpensa, ferrovia Milano-Mortara, SP415 Paullese, Linea M1 Sesto San Giovanni-Monza, metrotranvia Cologno Nord-Vimercate

In particolare, dei 27 interventi lombardi monitorati per tipologia di opera:

- 11 interventi su Grandi Assi Ferroviari:
 - **7 interventi avanzati secondo le attese** } **64%***
 - **4 interventi in ritardo** } **36%***
- 1 intervento su Grandi Assi Viari:
 - **1 intervento avanzato con qualche rallentamento** } **100%***
- 4 Infrastrutture di accesso a Malpensa (ferrovie e strade):
 - **3 interventi avanzati secondo le attese** } **75%***
 - **1 intervento in ritardo** } **25%***

*% interventi avanzati

*% interventi in ritardo

In particolare, dei 27 interventi lombardi monitorati:

- 9 interventi del nodo metropolitano di Milano (ferrovie, metropolitane e strade):
 - **3 interventi avanzati secondo le attese** } **56%***
 - **2 interventi avanzati con qualche rallentamento** }
 - **4 interventi in ritardo** } **44%***
- 1 infrastruttura interportuale:
 - **1 intervento avanzato secondo le attese** } **100%***
- 1 infrastruttura portuale:
 - **1 interventi avanzato secondo le attese** } **100%***

*% interventi avanzati

*% interventi in ritardo

Le tipologie di intervento che sono proseguite “meglio” hanno riguardato i grandi assi ferroviari e le infrastrutture di accessibilità a Malpensa. Quelle che hanno subito i maggiori rallentamenti sono state le infrastrutture del nodo metropolitano di Milano.

Le infrastrutture nei grandi corridoi europei che attraversano la Lombardia

- 2 interventi monitorati interessano il Corridoio Mediterraneo:
 - **2 interventi avanzati secondo le attese** } **100%***
- 9 interventi monitorati interessano il Corridoio Reno-Alpi:
 - **5 interventi avanzati secondo le attese** } **56%***
 - **4 interventi in ritardo** } **44%***

*% interventi avanzati

*% interventi in ritardo

Il Corridoio Reno-Alpi continua ad essere in sofferenza e gli interventi che sono avanzati hanno riguardato per lo più *upgrading* delle linee esistenti. In particolare, destano preoccupazione i ritardi sulle nuove infrastrutture ferroviarie di connessione al tunnel del Gottardo. La commistione sulle stesse linee ferroviarie di servizi passeggeri a lunga percorrenza, regionali, suburbani e di servizi merci genera ritardi e inefficienze che si ripercuotono su tutto il sistema del trasporto ferroviario.

- 6 interventi hanno un Commissario Straordinario nominato e sono inseriti nel PNRR:
 - **6 interventi avanzati** 
- 2 interventi sono inseriti solo nel PNRR:
 - **1 interventi avanzato** 
 - **1 intervento in ritardo** (tolto dal PNRR nel corso del 2023) 
- 1 intervento ha solo il Commissario straordinario nominato:
 - **1 intervento avanzato** 
- 18 interventi non hanno né Commissario straordinario nominato né sono inseriti nel PNRR:
 - **10 interventi avanzati** 
 - **8 interventi in ritardo** 

Gli interventi che hanno un commissario nominato sono tutti avanzati. Il solo inserimento nel PNRR non garantisce l'avanzamento delle opere: in particolare la tratta Albairate-Abbiategrasso della ferrovia Milano-Mortara è stata stralciata dal PNRR per l'impossibilità a rispettare i tempi di realizzazione.

Le nuove infrastrutture in Lombardia rispettando gli attuali cronoprogrammi

principali interventi entro il 2024:

- completamento linea M4 (7,7 km)
- **tratta ferroviaria Milano-Cormano (2,3 km) sulla Milano-Asso***
- **tratta stradale tra SP39 Cerca e Tangenziale Est Esterna (3 km) sulla Paullese***

* Queste opere avrebbero dovuto essere completate nel 2023

principali interventi entro il 2026:

- tratta AV/AC Brescia-Verona (42 km)
- tratta ferroviaria Milano-Pieve Emanuele sulla linea Milano-Genova (11 km)
- tratte Lentate Sul Seveso-Vimercate della Pedemontana Lombarda (28 km)
- bretella stradale di Gallarate per Malpensa (2,3 km)
- tratta ferroviaria Malpensa T2-Gallarate (5,7 km)
- tratta ferroviaria Rho-Parabiago (8 km)
- Tratta Albairate-Ozzero della strada Magenta-Vigevano (7 km)
- terminal Intermodale Milano Smistamento
- completamento Cassanese (5 km)
- Tratta ferroviaria Mantova-Piadena (34km)

principali interventi entro il 2030:

- completamento Pedemontana Lombarda (9 km)
- completamento Paullese (3 km)
- tratte ferroviarie Pieve-Emanuele-Pavia e Tortona-Voghera sulla linea Milano-Genova (34 km)
- Tratta ferroviaria Albairate-Abbiategrasso sulla linea Milano-Mortara (5 km)
- Tratta Albairate-Magenta della strada Magenta-Vigevano (10 km)
- Prolungamento M1 a Monza (2 km)

principali interventi oltre il 2030:

- prolungamento M5 fino a Monza
- tratte ferroviarie Chiasso-Seregno e Seregno-Bergamo di connessione al Gottardo
- tratta ferroviaria Pavia-Voghera sulla linea Milano-Genova
- tratta ferroviaria Abbiategrasso-Vigevano-Mortara sulla linea Milano-Mortara

Concludendo...

- Il 2023 si conferma un anno positivo per le infrastrutture lombarde, registrando performance leggermente migliori rispetto all'anno precedente: nonostante non siano state completate alcune opere previste (ci si attendeva l'attivazione della tratta ferroviaria Milano-Cormano sulla Milano-Asso e della tratta stradale tra SP39 Cerca e Tangenziale Est Esterna sulla Paullese), il 67% degli interventi monitorati è avanzato (era il 64% nel 2022). Tuttavia, si confermano le maggiori difficoltà in Lombardia rispetto alle altre Regioni del Nord a far partire e avanzare i cantieri (in Lombardia è in ritardo il 17% in più di interventi rispetto all'insieme degli 83 interventi monitorati da OTI Nord).
- La nomina dei Commissari straordinari sembra riuscire a garantire una maggiore efficacia nell'avanzamento degli iter autorizzatori delle opere: infatti i progetti monitorati che hanno un commissario straordinario sono tutti avanzati. Invece il solo inserimento nel PNRR non ha garantito l'avanzamento delle opere: si segnala la tratta Albairate-Abbiategrasso della ferrovia Milano-Mortara che è stata stralciata dal PNRR per l'impossibilità di rispettare i tempi di realizzazione.
- Il 2026 sarà un anno spartiacque per il potenziamento infrastrutturale della Lombardia e l'efficienza dei trasporti della Regione. Infatti, se saranno rispettati i cronoprogrammi e non ci saranno ulteriori ritardi, rispetto alle 27 opere regionali monitorate da OTI Nord entro quell'anno avremo: 7,7 km di linee metropolitane in più; 121 km di ferrovie in più; 45,3 km di strade in più

Concludendo...

- Continuano a destare preoccupazione i ritardi per la realizzazione delle nuove infrastrutture ferroviarie lungo il Corridoio Reno-Alpi, importante anche per il trasporto delle merci in quanto di collegamento tra il porto di Genova, l'area produttiva e di consumo milanese e il resto d'Europa. La commistione sulle stesse linee ferroviarie di servizi passeggeri a lunga percorrenza, regionali, suburbani e di servizi merci genera ritardi e inefficienze che si ripercuotono su tutto il sistema del trasporto ferroviario regionale, e milanese in particolare. E' necessario quindi:
 - 1) finanziare la progettazione e la realizzazione dei potenziamenti ferroviari Chiasso-Monza, Seregno-Bergamo, Laveno-Luino, Vignale-Oleggio-Arona di adduzione ai tunnel del Gottardo e del Sempione e quindi ai mercati del Nord Europa;
 - 2) finanziare il completamento del quadruplicamento ferroviario Milano-Pavia-Tortona di collegamento al Terzo Valico dei Giovi e quindi al porto di Genova, che consente al nostro sistema produttivo di connettersi con il resto del mondo.

Concludendo...

- Proprio per quanto riguarda i valichi alpini, il 2023 è stato un anno nero: il deragliamentone nell'agosto scorso di un treno merci nella galleria ovest del tunnel ferroviario del Gottardo ha improvvisamente paralizzato il più importante collegamento nord-sud del trasporto ferroviario europeo e, nonostante la circolazione sia parzialmente ripresa, la piena attivazione avverrà solo nel settembre 2024. Considerando che dal settembre scorso è chiuso per una frana anche il tunnel ferroviario del Frejus, è stato stimato che le chiusure dei 2 tunnel possa avere un impatto negativo sull'economia del nord-ovest che potrebbe arrivare fino a 870 milioni di euro l'anno (2). Pertanto, è importante non rinviare ulteriormente la realizzazione della TAV Torino-Lione e del tunnel ferroviario del Brennero, che già oggi hanno previsioni di completamento oltre il 2030. Il completamento di queste due opere è fondamentale anche per raggiungere gli obiettivi europei di trasferimento del 30% del trasporto ferroviario su ferrovia entro il 2030, e del 50% entro il 2050, per abbattere l'attuale livello di emissioni.

(2) Andrea Giuricin, "Le interruzioni dei trafori ferroviari" (2023)

Concludendo...

- Il completamento della Pedemontana Lombarda rappresenta la priorità regionale che consente di creare un collegamento diretto est ovest del territorio lombardo alternativo alla A4, e mettere in connessione diretta il cuore manifatturiero dell'alto milanese e della Brianza con gli aeroporti lombardi e il sistema autostradale lombardo. Auspichiamo pertanto che in tempi brevi si possa arrivare alla definitiva approvazione della tratta D breve apportando i necessari miglioramenti al progetto sia dal punto di vista della riduzione degli impatti ambientali e territoriali, sia del potenziamento della viabilità locale.
- L'attrattività di Milano si giocherà sempre di più sulla sua capacità di connettersi in modo capillare ed efficiente con i territori limitrofi il cui insieme costituisce la scommessa per dar vita alla Grande Milano del futuro. La possibilità di muoversi entro questo territorio in modo efficiente e sostenibile sarà cruciale per il suo successo. Per raggiungere questo obiettivo, è prioritario potenziare il trasporto pubblico, puntando su due aspetti: 1) l'estensione delle linee metropolitane e ferroviarie da Milano verso l'esterno; 2) il potenziamento dei servizi di trasporto. Il supporto del Governo è fondamentale per stanziare le risorse mancanti per i prolungamenti delle linee metropolitane 1 e 5 verso Monza, 2 verso Vimercate, 4 verso Segrate, per i potenziamenti ferroviari Milano-Pavia, Milano-Mortara, Milano-Gallarate e Milano-Asso e per i necessari nuovi servizi di trasporto.



ASSOLOMBARDA

Seconda parte

APPROFONDIMENTI

TERRITORIALI

ASSOLOMBARDA

Sono stati monitorati 51 progetti infrastrutturali prioritari per i territori di Assolombarda (Città Metropolitana di Milano e Province di Monza e Brianza, Lodi e Pavia) di cui 24 ricadono tra quelli prioritari per il sistema infrastrutturale del Nord Italia monitorati da OTI Nord:

- **30 progetti stradali**
- **21 progetti della rete di forza del trasporto pubblico**

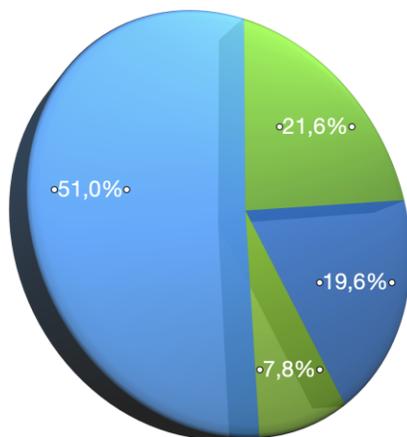
Dei progetti monitorati:

- **il 41% sarà completato o avviato con certezza** (11 sono in corso di realizzazione e per altri 10 si prevede l'avvio dei cantieri entro i prossimi 2 anni)
- **per il 51%** (26 progetti) **non è previsto l'avvio dei cantieri nei prossimi 5 anni** e, per la maggior parte dei casi, è addirittura in forte dubbio la possibilità stessa di realizzazione, soprattutto per la mancanza di finanziamenti sia per le progettazioni che per i lavori

Il rincaro dei prezzi dei materiali ha accentuato la sofferenza di molti progetti, in alcuni casi anche di opere già in corso di realizzazione.

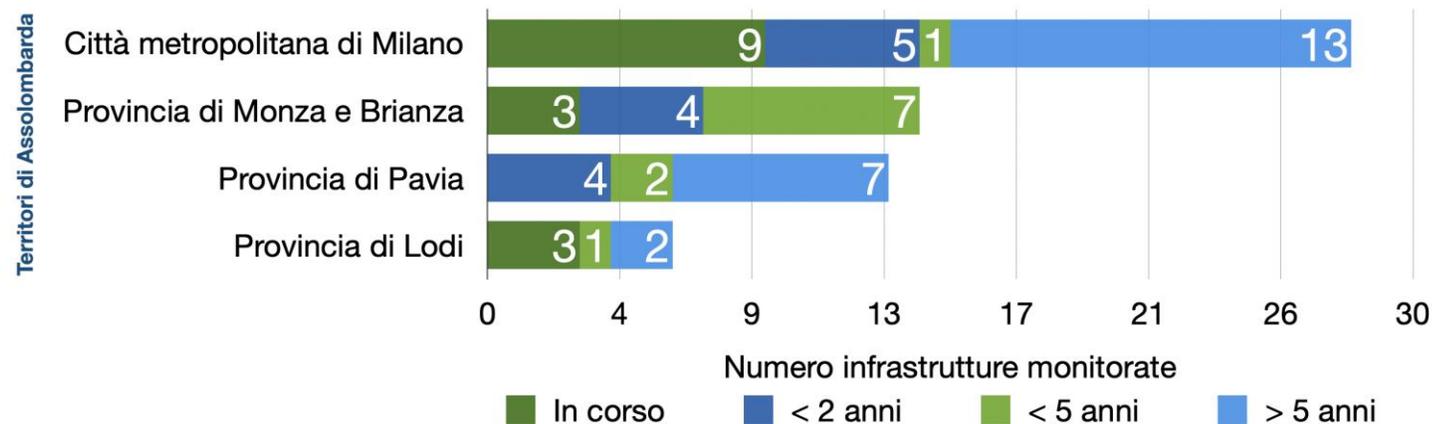
Se guardiamo alle tipologie di infrastrutture, **va meglio per le opere relative alla rete di forza del trasporto pubblico, che sono anche quelle che beneficiano dei fondi del PNRR**: il 48% ha cantieri già avviati o in avvio entro i prossimi 2 anni, contro il 40% delle opere stradali.

Totale opere infrastrutturali monitorate per avvio stimato cantieri



● in corso ● < 2 anni ● < 5 anni ● > 5 anni

Opere infrastrutturali monitorate per territorio per avvio stimato cantieri

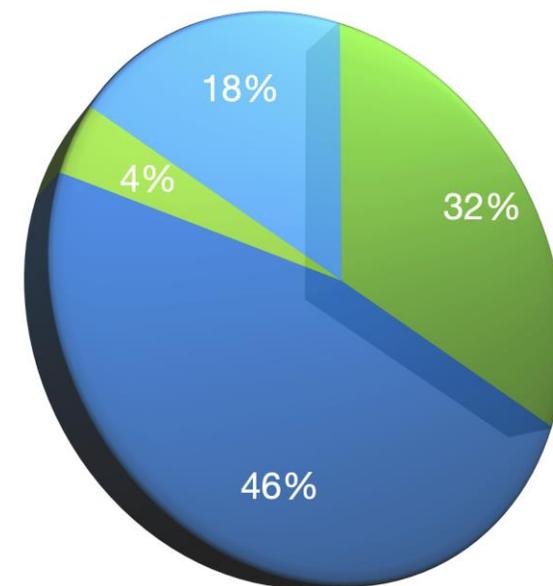


Le maggiori criticità si rilevano per i progetti ricadenti in **Provincia di Pavia**, mentre una situazione migliore si rileva per le opere riguardanti la **Città Metropolitana di Milano**. Buone indicazioni si hanno anche per le opere ricadenti nella **Provincia di Monza e Brianza** e, seppur con numeri assoluti inferiori, per quelle della **Provincia di Lodi**.

Città Metropolitana di Milano

- 28 progetti infrastrutturali principali monitorati:
 - 14 riguardano la rete di forza del trasporto pubblico
 - 14 riguardano la rete stradale
- Le opere in corso di realizzazione sono 9 mentre 5 vedranno l'avvio dei cantieri entro i prossimi 2 anni. Complessivamente, quindi, il 50% degli interventi monitorati che interessano la Città Metropolitana di Milano sarà completato o avviato con certezza.
- Sono 13, pari al 46%, i progetti per i quali non è prevedibile la possibilità di avviare i cantieri nel medio/lungo periodo, principalmente per la mancanza dei finanziamenti necessari a portare avanti sia le attività progettuali che le realizzazioni.

Città Metropolitana di Milano:
totale opere monitorate per avvio
stimato cantieri



● in corso ● > 5 anni ● < 5 anni ● < 2 anni

Città Metropolitana di Milano

NORD MILANO

Il Nord Milano è interessato da 7 progetti principali di potenziamento infrastrutturale, di cui 5 riguardano la rete di forza del trasporto pubblico. 4 opere sono in corso di realizzazione (la quarta corsia sulla A4, il terzo binario tra Milano e Cormano, il prolungamento della M1 a Bettola e la metrotranvia Milano-Seregno), con un orizzonte temporale di termine lavori entro il 2027. Di un'opera, la metrotranvia Milano-Limbiate, si prevede l'apertura dei cantieri entro i prossimi 2 anni, mentre per il potenziamento della superstrada Milano-Meda tra Milano e Cesano Maderno e per la nuova metropolitana leggera tra Cologno Monzese e Vimercate non è prevista la loro realizzazione nel medio/lungo periodo.

NORDOVEST

La zona è interessata da 4 progetti principali di potenziamento infrastrutturale, di cui 2 stradali e 2 della rete di forza del TPL. In particolare, se la quarta corsia dinamica sulla A4 è in corso e il quadruplicamento ferroviario della Rho-Parabiago partirà entro il 2024, per quanto riguarda la variante stradale alla SS33 del Sempione e il prolungamento della M5 a Settimo Milanese non è prevista la loro realizzazione nell'orizzonte temporale di medio/lungo periodo.



Città Metropolitana di Milano

ALTO MILANESE

Il territorio è interessato da 4 progetti infrastrutturali principali di cui 2 riguardano la rete stradale e 2 la rete di forza del trasporto pubblico. Solo il quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago compreso il raccordo Y per Malpensa vedrà la luce entro il 2026, mentre la variante alla SS33 del Sempione, il triplicamento ferroviario Parabiago-Gallarate e la variante stradale Vanzaghello-Samarate sono in forte dubbio di realizzazione nel medio/lungo periodo.

MAGENTINO ABBIATENSE

I principali progetti infrastrutturali che interessano il territorio sono 3, di cui 2 stradali e uno ferroviario. Di questi il ponte stradale sul Ticino è in corso di realizzazione, mentre il potenziamento stradale tra Magenta, Abbiategrasso e Vigevano sarà avviato a breve, anche se solo per la tratta Vigevano-Albairate. Rimangono invece incerti i tempi di realizzazione del completamento del raddoppio ferroviario Milano-Mortara e della realizzazione delle tratte stradali Magenta-Albairate e Albairate-tangenziale ovest di Milano.

Città Metropolitana di Milano

SUD OVEST

Sono 4 i progetti principali che interessano la zona, di cui 2 stradali e 2 della rete di forza del trasporto pubblico. Tuttavia, solo il quadruplicamento ferroviario tra Milano e Pieve Emanuele vedrà l'apertura dei cantieri a breve, mentre per i potenziamenti stradali lungo la Binaschina e la SS412 e il prolungamento della M4 a Corsico non è prevista la loro realizzazione nel medio/lungo periodo.

SUD EST

Il territorio è interessato da 5 progetti infrastrutturali principali, di cui ben 4 riguardano la rete stradale. Tra questi sono in corso la realizzazione della quarta corsia lungo l'autostrada A4 tra Melegnano e Lodi e il potenziamento stradale lungo la Paullese nella tratta tra la SP39 e la Tangenziale Est Esterna. Per gli altri 3 progetti, ovvero il potenziamento stradale della Binaschina, il prolungamento della M3 a Paullo e la riqualificazione della Paullese tra Peschiera Borromeo e San Donato Milanese non è prevista la loro realizzazione nel medio/lungo periodo.

ADDA MARTESANA

Il territorio è interessato da 4 progetti infrastrutturali di cui 3 stradali. In particolare, sono in corso i lavori che riguardano 2 opere stradali, entrambi lungo la Cassanese. Il prolungamento della M4 a Segrate e il nuovo ponte stradale sul fiume Adda hanno invece un orizzonte temporale di avvio cantieri entro i 5 anni il primo e oltre i 5 anni il secondo, anche se si rileva la forte volontà politica nel portare avanti entrambi gli interventi.

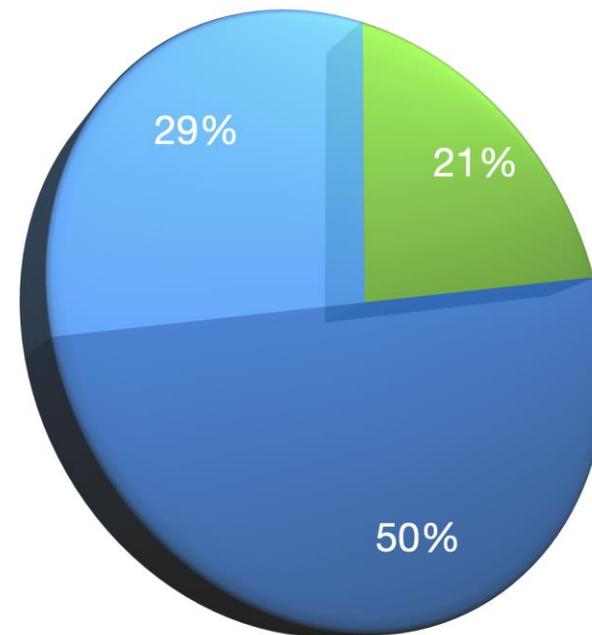
Provincia Monza e Brianza

- 14 i progetti prioritari monitorati:
 - **8 riguardano la rete di forza del trasporto pubblico**
 - **6 riguardano la rete stradale**
- **il 50% delle opere monitorate per questo territorio sarà completato o avviato con certezza:**
 - 3 opere hanno cantieri già avviati: riguardano la rete di forza del trasporto pubblico (potenziamento ferroviario del nodo di Seveso, prolungamento della M1 a Monza Bettola, metrotranvia Milano-Seregno)
 - 4 opere vedranno l'avvio dei lavori a breve (Pedemontana Lombarda) o entro i prossimi 2 anni (M5 a Monza, metrotranvia Milano-Limbiate, interconnessione stradale A4/A51)

Provincia Monza e Brianza

- **il 50% dei progetti monitorati non sarà avviato neanche in un orizzonte temporale di medio/lungo periodo**, per la mancanza di finanziamenti sia per le attività progettuali che per i lavori. Di queste, si segnala in particolare la nuova metrotranvia Cologno Nord/M2-Vimercate che, oltre alla necessità di reperire i finanziamenti per lo studio di fattibilità tecnico-economica (il cui costo si aggira sui 16-18 milioni a fronte di una disponibilità di 2,5 milioni), deve ancora acquisire da parte di tutti i Comuni coinvolti una definitiva formalizzazione del tracciato.

**Provincia di Monza e Brianza :
totale opere monitorate per avvio
stimato cantieri**

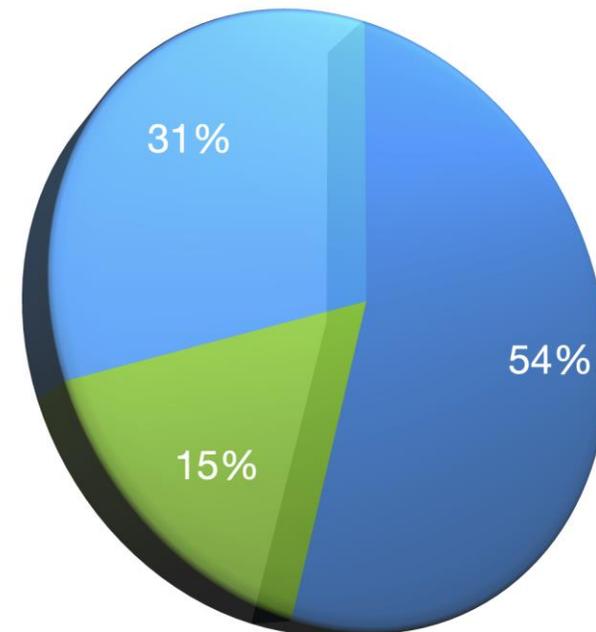


● in corso ● > 5 anni ● < 5 anni ● < 2 anni

Provincia Pavia

- 13 i progetti infrastrutturali prioritari monitorati:
 - **10 progetti sono stradali**
 - **3 progetti sono ferroviari**
- **Nessun progetto vede i cantieri in corso, mentre sono 4, pari al 31%, quelli che vedranno l'apertura dei cantieri entro i prossimi 2 anni:** la tratta C tra Vigevano e Albairate della nuova strada Vigevano-Malpensa, la tangenziale di Belgioioso, il potenziamento del ponte ferroviario sul Po tra Bressana e Cava Manara).
- **Per 2 opere si prevede l'avvio entro i prossimi 5 anni:** il ponte stradale della Becca sul fiume Po e il quadruplicamento ferroviario tra Pieve Emanuele e Pavia (compresa la nuova stazione di Pavia Nord) e tra Voghera e Tortona.

Provincia di Pavia: totale opere monitorate per avvio stimato cantieri



● in corso ● > 5 anni ● < 5 anni ● < 2 anni

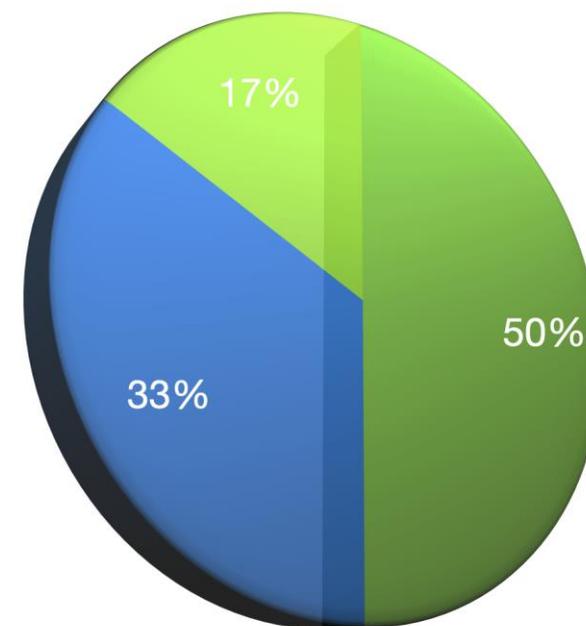
Provincia Pavia

- **Del restante 54% dei progetti monitorati, molti sono ancora solo delle ipotesi sia per la mancanza di finanziamenti per l'avvio dei progetti sia per mancanza di consenso, e non si prevede l'avvio dei cantieri neanche nel lungo periodo:** si tratta della riqualificazione della Binaschina, della tangenziale di Pavia, della tangenziale di Voghera, del casello di Pieve Albignola, della riqualificazione della strada statale dei Giovi tra Bressana Bottarone e San Martino Siccomario, della ferrovia Milano-Mortara, del quadruplicamento della tratta ferroviaria Pavia-Voghera, dell'autostrada Broni-Mortara. In particolare, per quanto concerne la ferrovia Milano-Mortara è recente l'eliminazione della tratta Albairate/Vermezzo-Abbiategrasso dalle opere del PNRR a causa dell'aumento dei costi che ne rendono impossibile l'avvio dei lavori e della necessità di rivedere in toto il progetto nonché di reperire nuovi finanziamenti per realizzare l'opera; invece per quanto riguarda l'autostrada Broni-Mortara, la recente sentenza del Consiglio di Stato sembra abbia fatto definitivamente tramontare la possibilità di realizzare l'opera e lo stesso PTCP della Provincia di Pavia sottolinea come l'opera non sia coerente con la domanda di mobilità lungo quell'asse, ritenendo sufficiente allo scopo l'adeguamento della ex strada statale dei Cairolì.

Provincia Lodi

- I progetti infrastrutturali prioritari monitorati in Provincia di Lodi sono 6:
 - **5 progetti riguardano la rete stradale**
 - **1 progetto riguarda la rete ferroviaria**
- **I cantieri in corso sono 3 (50%)** e riguardano: la quarta corsia sulla A4 tra Melegnano e Lodi, la tangenziale di Casalpusterlengo e la tratta della Paullese tra la SP 39 e Zelo Buon Persico
- **Di 2 opere, pari al 33%, non si prevede l'avvio dei cantieri in un orizzonte temporale di medio/lungo periodo** per la mancanza di finanziamenti sia per i progetti che per i lavori (tratta ferroviaria Codogno-Piadena sulla linea Codogno-Mantova e tratta Zelo Buon Persico-Spino d'Adda della strada Paullese)

Provincia di Lodi: totale opere monitorate per avvio stimato cantieri



● in corso ● > 5 anni ● < 5 anni ● < 2 anni



www.assolombarda.it
www.genioeimpresa.it

