

Protocollo della Direzione Generale:

N. 3646

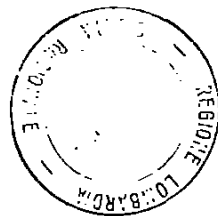
DATA
12 FEB. 1999



Segretario della Giunta Regionale

La presente deliberazione è il componente di n. 246 del gruppo di n. 212 di allegati che formano parte integrante della stessa.

Il Segretario della Giunta



DELIBERAZIONE NR. VII

41334

SEDUTA DEL

12 FEB. 1999

Presidente: ROBERTO FORMIGONI

Presenti gli Assessori regionali:

ALBERTO ZORZOLI - Vice Presidente
MAURIZIO BERNARDO
MILENA BERTANI
GUIDO BOMBARDA
CARLO BORSANI
~~MASSIMO CORSARO~~
FRANCESCO FIORI

ELENA GAZZOLA
DONATO GIORDANO
~~ALBERTO GUGHELMO~~
ALESSANDRO MONETA
FRANCO NICOLI CRISTIANI
~~GIORGIO POZZI~~
GIULIANO SALA
MARZIO TREMAGLIA

Con l'assistenza del Segretario. Maurizio Sala

Su proposta dell'Assessore:

Presidente
Roberto Formigoni

OGGETTO:

Approvazione del testo di Intesa istituzionale di programma da sottoscrivere tra il Governo nazionale e la Regione Lombardia nonché dei testi dei relativi Accordi di programma quadro. Designazione dei membri regionali componenti il Comitato istituzionale di gestione ed il Comitato paritetico di attuazione dell'Intesa.

Il dirigente del Servizio:

Dr. Mario Benaglia

Il Direttore Generale:

Dr. Nicolamaria Sanese



VISTA la Legge 23 dicembre 1996, n. 662 "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica", ed in particolare l'art. 2, comma 203, lettere *b*) e *c*), che definiscono normativamente l'Intesa istituzionale di programma (d'ora innanzi semplicemente Intesa) e gli Accordi di programma quadro (d'ora innanzi semplicemente Accordi quadro);

VISTA la Deliberazione CIPE del 21 marzo 1997 "Disciplina della programmazione negoziata", per la parte del dispositivo che disciplina finalità, oggetto e procedura dell'Intesa;

VISTA la Legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modifiche ed integrazioni "Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

VISTO l'Accordo sottoscritto in data 28 luglio 1997, tra il Ministero del Tesoro, Bilancio e P.E. e la Regione Lombardia, per l'avvio di un Gruppo di lavoro congiunto finalizzato alla definizione di un testo di Intesa, in allegato alla D.G.R. 1 agosto 1997, n. 30559, di presa d'atto della comunicazione del Presidente;

ATTESO CHE l'Intesa istituzionale di programma:

- rappresenta la modalità ordinaria di rapporto e di cooperazione tra Governo nazionale e Giunta Regionale, con l'obiettivo di assicurare una programmazione unitaria e funzionale allo sviluppo territoriale e di accelerare e qualificare il processo di realizzazione delle molteplici iniziative promosse a tal fine da soggetti pubblici e privati;
- costituisce lo strumento con il quale il Governo e la Giunta Regionale concordano gli obiettivi per il conseguimento dei quali è indispensabile un'azione congiunta e rappresenta inoltre il momento di raccordo delle diverse tipologie negoziali promosse nell'ambito della programmazione negoziata;
- costituisce altresì un impegno tra le parti contraenti per porre in essere ogni misura necessaria alla programmazione, progettazione e attuazione delle azioni concertate, secondo le modalità e i tempi specificati nell'ambito degli strumenti attuativi degli Accordi di programma quadro;

DATO ATTO che gli uffici regionali a ciò preposti, di concerto con i corrispettivi uffici del Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica e in collaborazione con gli altri dicasteri competenti per materia, hanno concluso l'istruttoria pervenendo:

- alla definizione del testo di Intesa di cui all'articolato ed al relativo Allegato Tecnico;
- alla definizione dei testi di Accordo di programma quadro in materia di Sanità, di Trasporti e di Beni culturali di cui all'articolato ed ai relativi Allegati Tecnici;

RILEVATO che, con le medesime modalità, si è pervenuti anche alla definizione di una prima ipotesi di Accordo quadro in materia di Ambiente e energia;

RITENUTO pertanto di approvare il testo della predetta Intesa, nonché i testi degli Accordi quadro, allegati al presente atto quale parti integranti e sostanziali dello stesso;

RITENUTO altresì di dare mandato al Presidente della Regione:



- a) a presentare formalmente il testo di Intesa di cui al presente atto, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome;
- b) a sottoscrivere l'Intesa, previa approvazione del testo da parte del CIPE, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome;

RITENUTO inoltre di dare mandato, nel rispetto delle competenze di cui al D. Lgs.vo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modifiche e integrazioni e alla L.r. 23 luglio 1996, n. 16:

- agli Assessori alla Sanità e alla Famiglia e Politiche Sociali, nonché ai Direttori delle Direzioni Generali Sanità e Interventi Sociali, a sottoscrivere il testo dell'Accordo quadro in materia di Sanità;
- all'Assessore ai Trasporti e Viabilità, nonché al Direttore della Direzione Generale Trasporti e Mobilità, a sottoscrivere il testo dell'Accordo quadro in materia di Trasporti;
- all'Assessore alla Trasparenza e Cultura, nonché al Direttore della Direzione Generale Cultura, a sottoscrivere il testo dell'Accordo quadro in materia di Beni culturali;

RITENUTO ancora di pervenire alla sottoscrizione dell'Accordo quadro in materia di Ambiente e energia al completamento della relativa istruttoria e nei tempi specificati dall'Intesa;

RITENUTO infine di provvedere, ai sensi del dispositivo della Deliberazione CIPE del 21 marzo 1997, alla designazione dei membri regionali componenti il Comitato istituzionale di gestione ed il Comitato paritetico di attuazione dell'Intesa;

DATO ATTO che la presente deliberazione non è soggetta a controllo ai sensi dell'art. 17, comma 32 della Legge 15 maggio 1997, n. 127;

A voti unanimi espressi nelle forme di legge

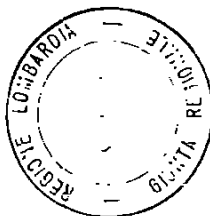
D E L I B E R A

- a) di approvare il testo di Intesa Istituzionale di programma, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale dello stesso;
- b) di approvare i testi:
 - dell'Accordo quadro in materia di Sanità concernente la "Realizzazione del programma nazionale straordinario di investimenti in Sanità in attuazione dell'art.20 della Legge 67/88 in tema di Edilizia Sanitaria e RSA, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale dello stesso;
 - dell'Accordo quadro in materia di Trasporti concernente la "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000", allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale dello stesso;
 - dell'Accordo quadro in materia di Beni culturali, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale dello stesso;

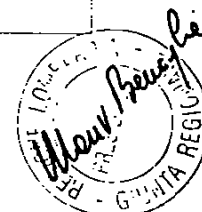




- c) di accogliere l'ipotesi di Accordo quadro in materia di Ambiente e energia, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale dello stesso;
- d) di dare mandato al Presidente della Regione o suo delegato, a presentare formalmente il testo di Intesa di cui al presente atto, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome;
- e) di dare altresì mandato al Presidente della Regione a sottoscrivere l'Intesa, previa approvazione del testo da parte del CIPE, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome;
- f) di dare infine mandato, nel rispetto delle competenze di cui al D. Lgs.vo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modifiche ed integrazioni e alla L.r. 23 luglio 1996, n. 16:
- agli Assessori alla Sanità e alla Famiglia e Politiche Sociali, nonché al Direttori delle Direzioni Generali Sanità e Interventi Sociali a sottoscrivere l'Accordo quadro in materia di Sanità;
 - all'Assessore ai Trasporti e Viabilità, nonché al Direttore della Direzione Generale Trasporti e Mobilità a sottoscrivere l'Accordo quadro in materia di Trasporti;
 - all'Assessore alla Trasparenza e Cultura nonché al Direttore della Direzione Generale Cultura, a sottoscrivere l'Accordo quadro in materia di Beni culturali;
- g) di designare, ai sensi del dispositivo della Deliberazione CIPE del 21 marzo 1997, quali membri regionali componenti il Comitato istituzionale di gestione dell'Intesa:
- Roberto Formigoni, Presidente della Giunta Regionale;
 - Alberto Zorzoli, Vicepresidente della Giunta Regionale e Assessore al Bilancio e Controllo di Gestione;
 - Marzio Tremaglia, Assessore alla Trasparenza e Cultura;
- e altresì di designare, quali membri regionali componenti il Comitato paritetico di attuazione dell'Intesa:
- Raffaele Cattaneo, Direttore della funzione specialistica "Attuazione Programma" della Direzione Generale Presidenza;
 - Mario Benaglia, Dirigente del Servizio Programmazione e Sviluppo della Direzione Generale Presidenza;
 - Francesco De Tomi, Direttore della funzione specialistica "Unificazione funzioni Bilancio e Ragioneria" della Direzione Generale Bilancio e Controllo di Gestione.



IL SEGRETARIO
Maurizio Sala



**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
DELLA LOMBARDIA
febbraio 1999**

Allegato alla deliberazione
n. 4133/4 del 1.2.FEB 1999

PREMESSO

che l'obiettivo di accelerazione e qualificazione del processo di sviluppo territoriale deve essere perseguito attraverso una più stretta cooperazione tra Governo e Regioni che concepisca le molteplici iniziative promosse da soggetti pubblici e privati come un complesso unitario cui assicurare una programmazione e una realizzazione coordinate e funzionali;

che l'Intesa istituzionale di programma costituisce lo strumento con il quale il Governo e la Giunta di ciascuna Regione concordano gli obiettivi per il conseguimento dei quali è indispensabile l'azione congiunta degli esecutivi nazionale e regionale e rappresenta inoltre il quadro di riferimento e il momento di raccordo delle diverse tipologie negoziali poste in essere nell'ambito della programmazione negoziata;

che l'Intesa costituisce un impegno tra le parti contraenti per porre in essere ogni misura necessaria per la programmazione, la progettazione e l'attuazione delle azioni concertate, secondo le modalità e i tempi specificati nell'ambito degli strumenti attuativi;

che la presente Intesa indica gli Accordi di Programma Quadro da stipularsi tra il Governo e la Giunta della Regione Lombardia quali strumenti attuativi volti a definire un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati, rientranti nelle attribuzioni delle diverse articolazioni dei poteri centrali dello Stato e del sistema delle autonomie, specificando per ogni intervento:

- le azioni che le parti, direttamente per quanto di loro competenza, o indirettamente mediante interventi di indirizzo, vigilanza e controllo, si impegnano a svolgere per accelerare le procedure di realizzazione degli interventi;
- i tempi di realizzazione;
- i soggetti, gli organi responsabili, le procedure di attuazione, e tutti gli strumenti amministrativi che facilitino l'attivazione e la realizzazione degli accordi, compresi quelle relativi ad autorizzazioni, nulla-osta, permessi, e quant'altro condizioni la realizzazione degli investimenti, compresi quelli degli operatori privati;
- i costi, il fabbisogno finanziario articolato temporalmente e la relativa copertura;
- le procedure e i soggetti responsabili per il monitoraggio e la verifica dei risultati.



CONSIDERATA la ricognizione condotta dal Comitato tecnico bilaterale, in merito alla situazione economico-sociale della Regione, ai punti di forza del suo modello di sviluppo, allo stato della programmazione regionale e nazionale e delle risorse pubbliche, private, nazionali e comunitarie destinabili alla realizzazione degli obiettivi dell'Intesa.

CONSIDERATI gli obiettivi e le priorità programmatiche espresse nel Programma Regionale di Sviluppo della VI legislatura approvato con Deliberazione del consiglio regionale della Lombardia del 22 ottobre 1996 n.IV/397; considerati inoltre gli obiettivi e le priorità programmatiche espresse nel Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale per gli anni 1999 - 2001 approvato dal consiglio regionale con DCR VI/1038 dell' 8 ottobre 1998.

CONSIDERATA altresì la ricognizione condotta dalla Regione Lombardia in collaborazione con le amministrazioni provinciali e i comuni capoluogo delle province lombarde volta a individuare secondo priorità un complesso di interventi condivisi dall'amministrazione regionale e dal sistema delle autonomie locali.

DATO ATTO che nell'ambito delle consultazioni previste dal Patto per lo Sviluppo sottoscritto dalla Regione Lombardia con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, imprenditoriali e sociali, è stato espresso apprezzamento e consenso per l'ipotesi di intesa istituzionale di programma negoziata tra governo nazionale e giunta regionale della Lombardia;

VISTO l'art. 2 comma 203 della legge 23.12.96 n. 662 "misure di razionalizzazione della finanza pubblica" e in particolare l'articolo 2, co. 203 lett. b) che definisce normativamente l'Intesa istituzionale di programma;

VISTA la deliberazione CIPE del 21.3.1997 "Disciplina della programmazione negoziata" e in particolare il punto 1) del dispositivo, che disciplina finalità, oggetto e procedura dell'Intesa istituzionale di programma;

VISTA la deliberazione della giunta regionale della Lombardia n. ...delche approva la presente Intesa istituzionale di programma e designa nel contempo i componenti regionali del comitato istituzionale di gestione;

VISTA la deliberazione del CIPEdel con cui viene approvata la presente Intesa, sentita la Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome;

si stipula la presente

INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA

tra il Presidente del Consiglio dei Ministri Massimo D'Alema
e il Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni.



TITOLO I

OGGETTO E DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 Oggetto dell'Intesa

Oggetto della presente Intesa è la collaborazione tra il governo nazionale e il governo della regione Lombardia finalizzata alla realizzazione degli obiettivi di sviluppo in ambito regionale individuati all'articolo 3 e per i quali si renda necessaria l'azione negoziata e convergente delle parti. Costituiscono altresì oggetto della presente intesa i piani e i programmi pluriennali di intervento nei settori di interesse comune; il quadro delle risorse impegnate per le realizzazioni in corso, nonché di quelle impegnabili nell'orizzonte temporale considerato; gli strumenti istituzionali di attuazione e, in particolare, gli accordi di programma quadro per i quali si stabiliscono i criteri, i tempi e i modalità di sottoscrizione.

Art. 2 Durata dell'Intesa

La presente Intesa impegna le parti contraenti fino alla completa realizzazione degli interventi previsti in attuazione dei piani e programmi pluriennali di intervento di cui alla tabella a), fatto salvo quanto previsto relativamente all'aggiornamento e alla riprogrammazione di cui ai commi 2 e 3 del successivo articolo 12.

Art. 3 Obiettivi dell'Intesa

1. Le parti, con la presente Intesa, concordano nell'identificare quanto segue come finalità di carattere generale dell'azione di sviluppo che intendono promuovere.

Lo scenario di sviluppo della Lombardia nel prossimo decennio risulterà dalla risposta combinata ad almeno tre ordini di urgenze: la necessità di rinnovare una *leadership* economica che, pur essenziale per l'intera economia nazionale, è compresa tra i ritmi imposti dalla competizione internazionale e gli squilibri storici del "sistema-paese"; la necessità di accedere a un modello di sviluppo sostenibile, tra l'altro correggendo gli effetti stratificati di azioni che, nell'arco di decenni, hanno alterato l'equilibrio del territorio lombardo; la necessità di adeguare le prestazioni di *welfare* a una popolazione consistente e



territorialmente concentrata, interessata da forti tensioni socio-economiche e da profondi processi di transizione.

Il nucleo forte della strategie regionali, sia come espressione delle priorità di sviluppo della comunità lombarda sia come funzione distintiva del governo regionale e dei suoi indirizzi di programmazione, si articola intorno alla tematica delle infrastrutture.

Il deficit di dotazione infrastrutturale della Lombardia nell'ambito della mobilità è uno dei vincoli più gravi alla competitività del sistema economico regionale, vincolo enfatizzato da una posizione geografica ed economica che pone la Lombardia al crocevia di importanti assi di collegamento europei. Per questa ragione si riconosce assoluta priorità, agli interventi finalizzati a ridurre il sottodimensionamento dell'offerta di infrastrutture di mobilità e a limitare nel contempo i rischi di congestionamento del territorio. Tale imponente opera di adeguamento richiede innanzitutto il completamento di programmi già delineati negli anni passati e realizzati finora in minima parte. Richiede inoltre l'avvio di progetti innovativi in grado di anticipare le esigenze future entro una effettiva logica di sistema che sappia ordinare, secondo una logica funzionale, gli interventi di interconnessione del territorio sia rispetto alle reti globali (come Malpensa 2000, gli assi trasversali di trasporto, ecc.) sia rispetto alla domanda di infrastrutture associata ai contesti locali.

Un altro ambito che richiede un consistente intervento di adeguamento infrastrutturale è quello sanitario e socio sanitario. La popolazione lombarda è interessata da anni a profondi cambiamenti che hanno rovesciato, rispetto agli anni '60, tutte le principali variabili demografiche, enfatizzando in primo luogo le problematiche connesse all'accresciuto peso della popolazione anziana. A questa tendenza si associano, con effetti complessi, fattori di apertura relativi, sul piano demografico alla presenza di forti flussi immigratori, di destinazione e di transito, e sul piano dei servizi alla crescente domanda extra regionale di prestazioni sanitarie erogate dalle strutture lombarde. E' quindi indispensabile avviare la realizzazione del piano pluriennale di investimenti per l'edilizia sanitaria e socio-sanitaria in quanto l'adeguamento e il potenziamento del patrimonio edilizio è oggi essenziale per consentire di razionalizzare la rete delle strutture: diversificando le modalità di offerta delle prestazioni, privilegiando forme alternative al ricovero ospedaliero ordinario, l'attività ambulatoriale, l'assistenza e l'ospedalizzazione domiciliare, nonché le residenze sanitario-assistenziali.

Dall'assunzione di una nozione più ampia di infrastruttura emerge la necessità di orientare gli investimenti su politiche di settore che pongano al centro il rapporto tra territorio, infrastrutture e ambiente, sostanziando in tal modo la nozione di "sviluppo sostenibile". Una politica infrastrutturale deve integrarsi con una politica dei luoghi, produrre innovazione e qualità, ed assumere solo a queste nuove condizioni la valenza di fattore di competitività e di crescita. A questo scopo un primo ambito di azione è identificato negli impegni internazionali sulla lotta alle emissioni climalteranti. L'origine prevalente di tali emissioni è la produzione energetica tradizionale, che comporta peraltro grandi dispersioni di calore inutilizzato. Tramite il rafforzamento delle strutture di supporto istituzionali e associative che operano in campo energetico verrà quindi promosso lo sviluppo della produzione energetica articolata in sistemi di cogenerazione abbinata al teleriscaldamento. Un secondo ambito di azione in materia di riequilibrio territoriale e ambientale è individuato nel programma di bonifica e riqualificazione delle aree dismesse e inquinate in raccordo con l'indirizzo di lavoro avviato dalla legge 475/88.



Questa stessa logica estensiva della funzione infrastrutturale conduce infine a concepire le azioni regionali per la competitività in termini di integrazione fra politiche di sistema e politiche di recupero e valorizzazione delle risorse locali nei seguenti campi: ricerca, innovazione tecnologica e università; sistema fieristico e congressuale; recupero del patrimonio artistico, politica dei beni culturali; politiche per il turismo.

2. Le parti concordano altresì nel ritenere che dette finalità possano essere tradotte negli obiettivi specifici, da realizzarsi attraverso l'attuazione dei piani pluriennali di intervento, nei settori di interesse comune, indicati in ordine di priorità nell'allegata tabella a).

Art. 4

Quadro finanziario dell'Intesa

Le parti, sulla base della ricognizione di cui all'allegato tecnico, sono concordi nel ritenere che le risorse finanziarie destinate dalla presente Intesa alla realizzazione degli obiettivi di cui al precedente articolo 3 siano complessivamente quelle indicate nell'allegata tabella b) e nel successivo articolo 8 comma 5.

Art. 5

Recepimento delle premesse

Le premesse, le tabelle a), b), c) allegate e l'allegato tecnico formano parte integrante del presente atto.

Art. 6

Principio di leale collaborazione

Le amministrazioni contraenti, consapevoli dell'eccezionale rilevanza degli interessi pubblici connessi al conseguimento delle preminenti finalità sociali sottese all'Intesa istituzionale di Programma nonché dell'esistenza di obblighi di rilievo comunitario, si impegnano a dare attuazione al presente accordo con spirito di leale collaborazione, teso al raggiungimento degli obiettivi dello stesso attraverso una costruttiva ricerca dell'interesse pubblico generale che conduca a soluzioni che realizzino la sintesi o, comunque, il necessario bilanciamento degli interessi coinvolti, evitando l'assunzione di posizioni pregiudizialmente dirette alla tutela esclusiva del singolo interesse pubblico di cui ciascuna di esse è affidataria.



Art. 7
Semplificazione amministrativa

1. Le Amministrazioni centrale e regionale, effettuata la ricognizione delle procedure amministrative occorrenti a rendere operativo il piano d'interventi di interesse comune, si impegnano a collaborare affinché le attività e gli interventi oggetto degli accordi quadro previsti dalla presente Intesa possano realizzarsi con modalità semplificate e termini ridotti per gli adempimenti procedurali, ai sensi dell'art. 2, co.203, lett. c), L.662/96.
2. Le Amministrazioni centrale e regionale, nel contesto dell'impegno generale alla delegificazione statuito dalla legge 59/97, ed alla luce della ricognizione dei procedimenti amministrativi di rispettiva competenza da semplificare, riconoscono una via preferenziale per l'accesso semplificato e per l'utilizzo di termini ridotti nelle procedure amministrative di rispettiva competenza, laddove queste costituiscono specifico fabbisogno amministrativo o procedurale degli accordi quadro sottoscritti, nel rispetto dei principi ribaditi all'art.20, comma 5, L.59/97 e con particolare riferimento al combinato disposto dei commi 1 e 5 lett. a).

TITOLO II
MODALITA' DI ATTUAZIONE E VERIFICA

Art. 8
Accordi di programma quadro

1. Per l'attuazione degli obiettivi e dei relativi piani di intervento nei settori di interesse comune indicati al precedente articolo 3 le parti concordano nel ritenere necessaria la stipulazione degli accordi di programma quadro di cui alle tabelle allegate b) e c).
2. Le Amministrazioni parti della presente Intesa si impegnano, qualora sia necessaria l'adozione di atti applicativi delle decisioni assunte in sede di Conferenza di Servizi e/o Accordi di programma, ad emanare tali atti entro termini congrui e abbreviati da specificare negli accordi di programma quadro.
3. Qualora l'adozione di tali atti sia subordinata all'acquisizione di autorizzazioni, nulla osta, pareri di competenza di altre autorità che non possano essere sostituiti dal consenso espresso in sede di conferenza di servizi o di Accordi di programma, il termine decorre dalla ricezione dei suddetti atti.
4. Le Amministrazioni parti della presente Intesa si impegnano altresì a partecipare alle Conferenze di Servizi o alle riunioni finalizzate alla stipula degli Accordi di programma, a



mezzo di rappresentanti che abbiano piena e adeguata conoscenza degli oggetti all'ordine del giorno, e che siano muniti del potere di esprimere in via definitiva la volontà delle amministrazioni medesime, anche nelle ipotesi di modificazioni del progetto originario concordate nel corso della Conferenza o della riunione.

5. Per la realizzazione delle attività economiche e tecnico-progettuali dei singoli accordi di programma quadro, le parti convengono di individuare le seguenti risorse finanziarie:

a) Accordo di programma quadro in materia di sanità, concernente la realizzazione del programma pluriennale degli investimenti per l'edilizia sanitaria e socio-sanitaria (attuazione seconda fase art. 20 ex L n.67/88 e DM n.321/89):

a carico dello Stato: Lit. 1.180,651 mld
a carico della Regione Lombardia: Lit. 211,498 mld

b) Accordo di programma in materia di trasporti, concernente la realizzazione di un sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa:

a carico dello Stato: Lit. 4.769,800 mld
a carico della Regione Lombardia: Lit. 550,290 mld
a carico di altri soggetti: Lit. 57,955 mld

c) Accordo di programma quadro in materia di beni culturali,

a carico dello Stato: Lit. 70,176 mld
a carico della Regione Lombardia: Lit. 52,061 mld
a carico di altri soggetti: Lit. 31,920 mld

d) Accordo di programma quadro in materia di ambiente e energia, da sottoscrivere entro il 30/5/1999 a seguito del completamento del processo istruttorio di individuazione degli interventi e delle risorse finanziarie.

6. Le parti si impegnano a includere gli interventi, previsti negli accordi di programma quadro di cui alla tabella b) della presente Intesa e inizialmente finanziati a valere su risorse statali e/o regionali, nei rispettivi documenti di programmazione da presentare alla U.E. ai fini dell'acquisizione dei relativi contributi, quando ne sussistano i presupposti. I contributi a tale titolo ottenuti dalla U.E. sono riversati a incremento dei rispettivi stanziamenti originari e riprogrammati nell'ambito della presente Intesa.

7. Le parti convengono di designare per ogni Accordo di programma quadro sottoscritto al fine di attuare la presente Intesa, un responsabile avente i compiti specificati nell'accordo stesso.

8. Il processo di attuazione dei suddetti Accordi di programma quadro sarà verificato mediante una procedura di monitoraggio a cadenza semestrale.



Art. 9
Validità delle disposizioni contenute nell'Intesa

Le disposizioni della presente Intesa sostituiscono e innovano le disposizioni eventualmente contenute in intese, accordi, patti e analoghe fattispecie negoziali stipulate anteriormente tra Amministrazioni centrali e Regione Lombardia e inerenti i programmi e gli interventi oggetto della presente Intesa.

Art. 10
Comitato Istituzionale di Gestione

1. Al fine di adottare iniziative e provvedimenti idonei a garantire la celere e completa realizzazione degli interventi nonché la possibile riprogrammazione e riallocazione delle risorse, è istituito il Comitato Istituzionale di Gestione, composto di 6 membri di cui 3 in rappresentanza del Governo e 3 in rappresentanza della Giunta della Regione.
2. Il Comitato istituzionale è presieduto dal Ministro del Tesoro e Bilancio o suo delegato.
3. Il Comitato Istituzionale si riunisce almeno due volte l'anno sulla base dei rapporti predisposti dal Comitato paritetico di attuazione di cui al successivo articolo 11. La convocazione è disposta dal Presidente, anche a richiesta della rappresentanza regionale.
4. Il Comitato delibera all'unanimità, con possibilità di ricorso alla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le Regioni, per un riesame della decisione, secondo forme e modalità che saranno stabilite dalla Conferenza stessa.
5. Nel caso di verificato inadempimento degli impegni assunti da un soggetto sottoscrittore nell'ambito dell'Accordo di programma quadro il Comitato Istituzionale di Gestione assegna un congruo termine per adempiere, decorso inutilmente il quale assume le determinazioni necessarie affinché l'autorità competente, individuata nell'accordo di programma quadro, provveda ad esercitare i poteri sostitutivi.
6. Ove non sia consentito o efficacemente praticabile l'esercizio del potere sostitutivo, il CIPE o la Regione Lombardia in ragione della titolarità, su richiesta del Comitato Istituzionale di Gestione, dispongono la revoca immediata del finanziamento, senza pregiudizio per le eventuali azioni nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento e per l'esercizio di pretese risarcitorie. Le risorse revocate possono essere riprogrammate ad opera del Comitato istituzionale di gestione secondo quanto previsto al successivo articolo 12.

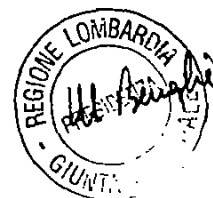
M. Benigni

Art. 11
Comitato Paritetico di Attuazione

1. E' istituito, quale organo tecnico del Comitato Istituzionale di Gestione, il Comitato Paritetico di Attuazione, composto di sei membri di cui tre designati dal Governo e tre designati della Giunta della Regione. Il Comitato Paritetico si avvale a sua volta dei responsabili degli accordi di programma quadro.
2. Alle sedute del Comitato Paritetico possono essere invitati a presenziare, ogni qualvolta ciò sia necessario, rappresentanti delle Amministrazioni pubbliche o di altri soggetti pubblici o privati coinvolti nella programmazione, nel finanziamento, o nella realizzazione dell'intervento, nonché nel procedimento amministrativo preordinato all'attuazione dell'intervento medesimo, oltre che i responsabili degli accordi di programma quadro e dei singoli interventi in essi individuati.
3. Il Comitato Paritetico è presieduto da un rappresentante della regione, che provvede alle convocazioni anche su richiesta di uno solo dei componenti.

Il Comitato Paritetico, al fine di garantire la verifica dei risultati:

- individua e fa proprie le misure e procedure di monitoraggio le cui modalità saranno predisposte nell'ambito degli accordi quadro;
 - acquisisce le relazioni semestrali dei responsabili degli accordi di programma quadro sullo stato di attuazione degli interventi ivi ricompresi;
 - esperisce verifiche e ispezioni e segnala al comitato istituzionale di gestione eventuali inadempienze;
 - adotta i provvedimenti necessari e le misure correttive volte ad assicurare modi, tempi e attività funzionali alla realizzazione degli interventi previsti;
 - adotta le iniziative idonee a superare gli ostacoli amministrativi, tecnici, finanziari che si frappongono alla realizzazione degli interventi previsti;
 - inoltra al Comitato Istituzionale di Gestione proposte afferenti le esigenze di riprogrammazione, revoca e/o rimodulazione degli interventi facenti capo agli accordi di programma quadro.
4. Il Comitato predispose relazioni semestrali sullo stato di attuazione dell'Intesa per il Comitato istituzionale di gestione, corredandoli, ove necessario, delle proposte in ordine alla rimodulazione, riprogrammazione e revoca dei finanziamenti assegnati.
 5. Le relazioni semestrali consentono al Comitato istituzionale di gestione di predisporre con cadenza annuale la verifica complessiva dell'Intesa e dei suoi strumenti attuativi.



Art. 12
Verifica e aggiornamento dell'Intesa

1. La verifica complessiva degli obiettivi dell'Intesa e dei suoi strumenti attuativi sarà effettuata con cadenza annuale dal comitato istituzionale di gestione sulla base delle relazioni predisposte dal comitato paritetico di attuazione.
2. Sulla base delle risultanze della verifica annuale, nonché delle eventuali nuove esigenze di sostegno allo sviluppo economico regionale o territoriale, il Comitato istituzionale di gestione può procedere all'aggiornamento degli obiettivi e delle relative priorità dell'Intesa di cui all'articolo 3 e alla riprogrammazione delle relative risorse.
3. Sulla medesima base e tenuto altresì conto delle variazioni eventualmente apportate agli obiettivi di cui all'articolo 3, il Comitato istituzionale di gestione può decidere la modifica o la ridefinizione degli interventi di attuazione dell'Intesa e di riprogrammazione delle risorse.
4. Le decisioni di cui ai precedenti commi 2) e 3) sono assunte dal comitato con decisione unanime.
5. Entro 60 giorni dalla stipula della presente Intesa le parti si impegnano ad avviare il confronto bilaterale per l'individuazione di ulteriori accordi di programma quadro da negoziare nel corso del 1999.



TABELLE ALLEGATE

Tabella a – identificazione degli obiettivi e dei piani pluriennali nei settori di interesse comune

<i>Obiettivo generale:</i>	<i>Specificazione quantitativa</i>	<i>Piani pluriennali nei settori di interesse comune</i>
Riqualificazione e ammodernamento delle strutture sanitarie	Lit. 2.424,396 mld	<ul style="list-style-type: none"> - Programma pluriennale degli investimenti per l'edilizia sanitaria e socio-sanitaria – seconda fase ex art. 20 L. 67/88 - DGR n. 31348 del 29 settembre 1997 "Determinazioni in merito alla seconda fase degli investimenti in sanità di cui alla legge n. 67/88".
<i>Obiettivi specifici:</i>		
Ammodernamento e adeguamento strutture ospedaliere	Lit. 2.040,801 mld	
Adeguamento e realizzazione R.S.A.	Lit. 383,595 mld	
Interventi relativi agli IRCCS	Da determinare	

<i>Obiettivo generale</i>	<i>Specificazione quantitativa</i>	<i>Piani pluriennali nei settori di interesse comune</i>
Potenziamento del sistema infrastrutturale per la mobilità	Lit. 7.986 mld	
<i>Obiettivi specifici:</i>		



<p>Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità, ferroviaria e stradale, all'aeroporto di Malpensa 2000</p> <p>- <i>sistema ferroviario:</i> - <i>sistema stradale:</i></p>	<p>Lit. 7.986 mld</p> <p>di cui:</p> <p>Lit. 3.878 mld Lit. 4.107 mld *</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Piano Generale dei Trasporti DPCM del 10.04.'86 e successivi aggiornamenti; - Piano Regionale dei Trasporti DCR III/941 del 25.11.'82; - Piano Regionale della Viabilità DCR III/2035 del 26.03.'85; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.'96.
---	---	---

* comprensivo della quota stimata per la realizzazione del sistema stradale pedemontano

<p>Riqualificazione del trasporto ferroviario a scala regionale: nodo di Milano, rete esterna, itinerari internazionali</p>	<p>Da determinare</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Piano Generale dei Trasporti DPCM del 10.04.'86 e successivi aggiornamenti; - Piano Regionale dei Trasporti DCR III/941 del 25.11.'82; - Contratto di Programma 1994-2000 tra FS SpA e Ministero dei Trasporti e della Navigazione sottoscritto il 25.03.'96; - Primo Addendum al Contratto di Programma del 25.03.'96 per l'utilizzo delle risorse recate con L.550/95; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.'96.
<p>Sviluppo di un sistema di Intermodalità e logistica per la mobilità delle merci</p>	<p>Da determinare</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Piano Generale dei Trasporti DPCM del 10.04.'86 e successivi aggiornamenti; - Piano Regionale dei Trasporti DCR III/941 del 25.11.'82; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.'96.



Riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità e integrazione della rete con le altre modalità di trasporto	Da determinare	<ul style="list-style-type: none"> - Piano Generale dei Trasporti DPCM del 10.04.'86 e successivi aggiornamenti; - Piano Regionale della Viabilità DCR III/2035 del 26.03.'85; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.'96; - Piano triennale ANAS 1997/1999.
Potenziamento e riqualificazione dei trasporti rapidi di massa di tipo metrotramviario.	Da determinare	<ul style="list-style-type: none"> - Piano Regionale dei Trasporti DCR III/941 del 25.11.'82; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.'96.
Sviluppo delle infrastrutture idroviarie del sistema padano-veneto e integrazione con gli altri sistemi di trasporto.	Da determinare	<ul style="list-style-type: none"> - Piano Generale dei Trasporti DPCM del 10.04.'86 e successivi aggiornamenti; - Piano Regionale dei Trasporti DCR III/941 del 25.11.'82; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.'96.
Ripristino e ammodernamento del sistema relazionale della Valtellina con priorità al sistema ferroviario nelle zone colpite dalla calamità del 1987.	Da determinare	<ul style="list-style-type: none"> - Piano di ricostruzione e sviluppo della Valtellina e delle adiacenti zone della prov. di Bergamo, Brescia e Como, previsto dalla L.102/90 e approvato con DPCM del 04.12.'92; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.'96.



Integrazione tariffaria tra i vettori di trasporto pubblico locale nell'area comprensoriale milanese	Da determinare	<ul style="list-style-type: none"> - Piano Generale dei Trasporti DPCM del 10.04.86 e successivi aggiornamenti; - Piano Regionale dei Trasporti DCR III/941 del 25.11.82; - Contratto di Programma 1994-2000 tra FS Spa e Ministero dei Trasporti e della Navigazione sottoscritto il 25.03.96; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.96
Riqualificazione del sistema delle stazioni della rete ferroviaria regionale	Da determinare	<ul style="list-style-type: none"> - Piano Generale dei Trasporti DPCM del 10.04.86 e successivi aggiornamenti; - Contratto di Programma 1994-2000 tra FS Spa e Ministero dei Trasporti e della Navigazione sottoscritto il 25.03.96; - Programma Regionale di Sviluppo DCR VI/397 del 22.10.96



<i>Obiettivo generale</i>	<i>Specificazione quantitativa</i>	<i>Piano/i pluriennale/i nei settori di interesse comune</i>
Recupero e di valorizzazione dei beni culturali	162,233 mld	
<i>Obiettivi specifici:</i>		
Potenziamento infrastrutture per lo spettacolo.	23 mld	
Conservazione e valorizzazione del patrimonio archeologico, architettonico, artistico, storico, librario e archivistico.	95,096 mld	Programma triennale fondi "Gioco del Lotto" 1998-2000
Formazione professionale nel campo del restauro.	24,280 mld	
Sistemi informativi integrati Stato-Regione.	11,781 mld	Programma triennale fondi "Gioco del Lotto" 1998-2000

<i>Obiettivo generale</i>	<i>Specificazione quantitativa</i>	<i>Piani pluriennali nei settori di interesse comune</i>
Riduzione delle emissioni climalteranti per uno sviluppo energetico sostenibile	Da determinare	<ul style="list-style-type: none"> - Programma nazionale energie da biomassa; - Documento di Programmazione Economico Finanziaria della Regione Lombardia 1999-2001, progetto 9.16; - Deliberazione CIPE del 19/11/98 "Linee guida per le politiche e misure nazionali di riduzione delle emissioni di gas serra".
<i>Obiettivi specifici:</i>		
Realizzazione centrali a biomassa		
Realizzazione reti di teleriscaldamento		
Realizzazione rete di monitoraggio		

Ul. Benigni

<i>Obiettivo generale</i>	<i>Specificazione quantitativa</i>	<i>Piani pluriennali nei settori di interesse comune</i>
Sviluppo del sistema integrato di monitoraggio e prevenzione del rumore aeroportuale negli aeroporti di Malpensa, Linate e Orio al Serio	Da determinare	- Programma DISIA 1989-91 - Intesa di programma tra Ministero Ambiente e Regione Lombardia del 28/12/95
Bonifica e riqualificazione delle aree dismesse	Da determinare	

Tabella b – risorse finanziarie destinabili alla realizzazione degli obiettivi dell’Intesa

Accordo quadro su edilizia sanitaria e socio-sanitaria

	Comunitarie	Nazionali	Regionali e altri pubblici	Private
Risorse impegnate per gli interventi in essere				
Risorse impegnabili sulla base di programmi già ripartiti per regione		1.180,651 mld	211,498 mld	
Altre risorse programmabili				
Risorse complessive				1.392,149 mld

Accordo quadro sul sistema integrato di accessibilità all’aeroporto di Malpensa 2000

	Comunitarie	Nazionali	Regionali e altri pubblici	Private
Risorse impegnate per gli interventi in essere		890,8 mld	130,672 mld	
Risorse impegnabili sulla base di programmi già ripartiti per regione		3.751 mld	27,080 mld	6,876 mld
Altre risorse programmabili		120 mld	392,538 mld	51,079 mld
Risorse complessive				5.370,045 * mld

* arrotondato



Accordo quadro sui beni culturali

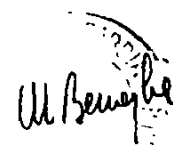
	Comunitarie	Nazionali	Regionali e altri pubblici	Private
Risorse impegnate per gli interventi in essere				
Risorse impegnabili sulla base di programmi già ripartiti per regione				
Altre risorse programmabili	0,550 mld	70,176 mld	73,151 mld	10,280 mld
Risorse complessive	154,157 mld			

Accordo quadro su ambiente e energia

	Comunitarie	Nazionali	Regionali	Private
Risorse impegnate per gli interventi in essere				
Risorse impegnabili sulla base di programmi già ripartiti per regione				
Altre risorse programmabili				
Risorse complessive	Da determinare			

Tabella c - accordi di programma quadro previsti dall'Intesa

<i>Piano settoriale di Intervento</i>	<i>Accordo quadro</i>	<i>data prevista sottoscrizione</i>	<i>Soggetto promotore</i>
Programma pluriennale degli investimenti per l'edilizia sanitaria e socio-sanitaria - seconda fase ex art. 20 L. 67/88	Edilizia sanitaria e socio-sanitaria	15/03/1999	Regione Lombardia
Piano Generale dei Trasporti DPCM del 10.04.'86 e successivi aggiornamenti; ecc.	Sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa 2000	15/03/1999	Regione Lombardia
	Beni culturali	15/03/1999	Regione Lombardia
	Ambiente e energia	30/05/1999	Regione Lombardia



INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA DELLA LOMBARDIA

Accordo di programma quadro in materia di trasporti
Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale
all'aeroporto di Malpensa 2000

Documento programmatico

Milano, febbraio 1999



Nodi strategici delle politiche regionali in materia di trasporti

L'evoluzione del sistema produttivo ed economico mondiale porta con sé una esaltazione della componente mobilità sia delle persone che delle merci.

In particolare la crescita delle economie asiatiche ha attivato una direttrice Est-Ovest che fa del Mediterraneo, ed in particolare dei porti italiani, un nuovo crocevia dei traffici mondiali.

Questo porta con sé la necessità di offrire nei retroterra portuali, nel sistema idroviario padano e più in generale su tutta la penisola un potenziamento delle infrastrutture di trasporto per far fronte all'aumento di domanda di mobilità.

Il Nord Italia e la Lombardia, saranno interessate da questo aumento di mobilità, in quanto terra di passaggio per il centro ed il Nord Europa.

Si deve poi aggiungere che la Lombardia costituisce il luogo geografico di intersezione tra la direttrice Est-Ovest, che unisce l'Europa occidentale e la penisola iberica con i paesi balcanici e l'Europa orientale, e quella Nord-Sud tra l'Europa centrale e il Nord Africa e i paesi del Vicino Oriente.

L'aumento di mobilità sia di persone che di merci determinato da questi scenari non potrà essere assorbito dalle attuali infrastrutture di trasporto della Lombardia.

Infatti, poiché la dotazione infrastrutturale, per tutte le modalità di trasporto, è gravemente insufficiente a sostenere l'attuale sistema economico-sociale della Lombardia, non è pensabile che possa sostenere nel futuro la competitività della regione nel contesto europeo.

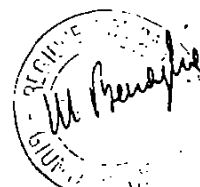
Alcune sintetiche considerazioni su indicatori che danno conto della situazione infrastrutturale della Lombardia.

Rete stradale

- Il livello di motorizzazione in Lombardia supera del 50% la media nazionale ed europea.
- Lo sviluppo della rete stradale rapportata alla estensione territoriale della Regione è inferiore del 40% della media nazionale e del 35% di quella Europea.
- Lo sviluppo della rete stradale rapportata al numero degli abitanti è inferiore del 63% di quella nazionale e del 68% di quella europea.

Questi semplici indicatori testimoniano il basso livello della rete stradale della Regione a fronte della sua realtà socio-economica.

Se consideriamo che la rete è utilizzata anche per la mobilità di transito dovuta alla posizione geografica della Regione, ci capacitiamo dello stato di saturazione della rete.



Rete ferroviaria

Uno studio effettuato dalla società FS nel 1995, sulla situazione qualitativa della rete ferroviaria nelle Province italiane, ha messo in evidenza una carenza diffusa dal punto di vista qualitativo/quantitativo della rete ferroviaria lombarda e una generale inadeguatezza a soddisfare una domanda che è tra le più alte nell'ambito italiano.

Gli indicatori individuati per supportare l'analisi della dotazione infrastrutturale e di servizio sono:

- l'estensione territoriale;
- i coefficienti standard di qualità funzionale;
- gli indici di qualità e quantità infrastrutturali;
- gli indici di servizio;
- gli indici di sviluppo demografico ed economico.

Con riferimento agli indicatori citati è risultato che:

- le province di Bergamo e di Brescia hanno indici qualitativi e quantitativi di dotazione infrastrutturale e di servizio inferiori alla media nazionale e contemporaneamente presentano indici di sviluppo demografico ed economico superiori ai valori medi;
- le province di Milano, Como, Varese hanno indici di dotazione infrastrutturale superiori alla media e indici di servizio bassi (l'indice di servizio della provincia di Milano è il secondo peggiore a livello italiano, la dotazione infrastrutturale è buona ma non adeguata a soddisfare una domanda che è tra le più alte);
- le province di Sondrio, Mantova, Cremona e Pavia sono aree con basso indice di sviluppo demografico, ma con indice di sviluppo economico superiore al valore medio italiano, per cui per queste la componente di domanda potenziale più rilevante non è quella demografica bensì quella economica.

La deficienza in tutte le reti di trasporto obbliga a prevedere interventi su tutte le modalità, acqua-aria-ferro-gomma, con una visione però di sistema con l'obiettivo di dare la risposta più adeguata, sotto l'aspetto economico e ambientale, alle esigenze di relazioni rilevate.

La risposta alla domanda crescente di mobilità dovrà tenere conto degli scenari evolutivi a livello mondiale e degli obiettivi fissati dalla Unione Europea sul tema trasporti: i sistemi nazionali si andranno sempre più caratterizzando come parti di un unico sistema trasportistico europeo, inteso come rete, infrastrutturale e logistica, integrata.

Gli obiettivi regionali all'interno della strategia europea-nazionale dovranno perseguire:

- il riequilibrio modale con la finalità di recuperare più traffico al trasporto su ferro, acqua e aria rispetto alla gomma;



- priorità alla modalità ferroviaria attraverso un adeguato potenziamento dell'offerta;
- il recupero di livelli di vivibilità nei centri urbani e nelle conurbazioni a forte densità insediativa, attraverso un efficiente servizio di trasporto pubblico locale;
- il potenziamento della viabilità, creando una rete composta da infrastrutture differenziate (autostrade, strade regionali e locali) che possa rispondere adeguatamente alla esigenza dei diversi collegamenti di breve-media e lunga percorrenza, allo scopo di eliminare la congestione e recuperare la sicurezza sulla rete esistente, nonché di dotare i centri urbani della conurbazione lombarda di un sistema viabilistico che elimini il traffico improprio di attraversamento degli abitati;
- la dotazione della Regione di un efficiente sistema per la logistica e lo scambio intermodale;
- lo sviluppo del sistema idroviario in una logica di "feederaggio", con la portualità mediterranea e con le altre modalità di trasporto;
- la dotazione del *Sistema Aeroportuale* (Malpensa - Linate - Orio al Serio) di un sistema di collegamenti col territorio, con la finalità di garantire la vocazione di Malpensa ad essere un "Hub" del Sud Europa ed una fondamentale infrastruttura per l'Italia Settentrionale a causa del suo ruolo nell'evoluzione dell'economia "globale", peraltro assicurando un contesto di garanzie ambientali per le comunità lombarde più direttamente interessate dalle strutture aeroportuali.

Programmi europei e politiche regionali in materia di trasporti

La strategia integrata comunitaria dei trasporti -"Rete Transeuropea dei Trasporti"- individua tra gli altri una serie di progetti di interesse comune da realizzare in Italia e in Lombardia.

La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio in data 23 luglio 1996 inerente gli "Orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN)" ha infatti previsto opere e progetti interessanti il territorio lombardo, ed in particolare:

- Sistema "Pedegronda" (Sistema Pedemontano più Gronda Intermedia);
- Linea A.V. Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste;
- Linea A.V. Genova-Milano-Chiasso;
- Linea A.V. Milano- Bologna;
- Adeguamento all'Alta Velocità delle linee del Gottardo e del Sempione;
- Sistema Idroviario Padano;
- Malpensa 2000 con il relativo sistema di accessibilità stradale e ferroviario.

Nello schema comunitario della Rete Transeuropea dei Trasporti alla Lombardia viene riconosciuto un ruolo strategico per lo sviluppo dell'intero paese, convergendo e collegandosi nel nodo ferroviario, autostradale e stradale di Milano alcune direttrici europee fondamentali.

Il territorio della Lombardia è altresì interessato dal programma U.E. del Corridoio n. 5 (Lione-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev) avente l'obiettivo di una migliore organizzazione del trasporto sull'asse est-ovest del Sud-Europa e del bacino del



Mediterraneo, che controbilanci lo schema predominante di relazioni nord-sud focalizzato sui grandi porti dell'Atlantico Settentrionale e del Mare del Nord.

Infine *il sistema aeroportuale lombardo* (Malpensa, Linate e Orio al Serio) costituisce un fondamentale nodo di collegamento internazionale, comunitario e regionale nella Rete europea; la piena funzionalità del nuovo scalo di Malpensa 2000 sarà garantita solo attraverso un sistema di accessibilità efficiente ed integrato.

E' sintomatica la situazione lombarda: da un canto la regione si trova affiancata ad altre regioni europee per livello demografico e sviluppo socioeconomico, dall'altro risulta caratterizzata da un deficit infrastrutturale nel settore della mobilità e dei trasporti di persone e merci. E' in particolare nell'area metropolitana milanese e pedemontana che la domanda di mobilità ha raggiunto livelli di congestione.

La via per una migliore integrazione economica e sociale nei contesti nazionale ed europeo passa pertanto per la riorganizzazione in termini di infrastrutture e di gestione ed esercizio dei flussi di mobilità: questa riorganizzazione risulta la condizione non eludibile per garantire uno sviluppo concorrenziale delle attività imprenditoriali regionali.

Detta visione trova riscontri evidenti nei Documenti di programmazione regionale, a partire da quelli tipicamente settoriali per arrivare agli strumenti di programmazione dello sviluppo economico-finanziario regionale.

In particolare.

Il Piano Regionale dei Trasporti - approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. III/941 del 25/11/82- rappresenta il principale strumento di pianificazione regionale in materia di trasporto pubblico e trasporto merci, ove già risultano identificati i confini delle politiche regionali in materia di:

- *Servizio ferroviario regionale*
- *Trasporto merci;*
- *Sistema aeroportuale;*

Il Piano Regionale della Viabilità - approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. III/2035 del 26/03/85 - al fine di rispondere ad una domanda di mobilità riqualificata e integrata con le altre modalità di trasporto su ferro, aria, acqua, ha individuato le seguenti linee di intervento:

- programmazione dello sviluppo della rete autostradale e dei principali collegamenti interregionali;
- completamento e ammodernamento di itinerari di grande comunicazione; nella
- realizzazione e ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture aeroportuali, interportuali e intermodali;
- miglioramento di itinerari per i quali non esistono sufficiente viabilità o mezzi di trasporto integrativi.

Il Programma Regionale di Sviluppo - approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. VI/397 del 22/10/96 - ed il *Documento di Programmazione*



Economico-Finanziaria regionale per il triennio 1999/2001 - approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n.VI/1038 dell'8/10/1998.- hanno concentrato le azioni previste dal governo regionale in materia di infrastrutture sulle problematiche connesse con:

- Malpensa 2000;
- sistema ferroviario regionale;
- alta capacità;
- viabilità di grande comunicazione e locale;
- intermodalità e logistica.

Programmi di intervento specifici individuati per la definizione di accordi di programma quadro.

L'insieme dei programmi di intervento in grado di razionalizzare e riorganizzare la rete della mobilità di livello primario in Lombardia possono dunque rappresentare l'oggetto di specifici accordi di programma quadro, da attivare con il progredire delle indispensabili condizioni progettuali e finanziarie.

Allo stato attuale il quadro di insieme può essere specificato nelle tematiche di seguito indicate.

- Sistema integrato di accessibilità all'Aeroporto di Malpensa
- Rete ferroviaria: nodo di Milano, rete esterna ed itinerari internazionali.
- Intermodalità e Logistica.
- Sistema autostradale e della viabilità di grande comunicazione.
- Sistemi Metrotramviari.
- Sistema idroviario.
- Sistema relazionale della Valtellina.
- Integrazione tariffaria tra i vettori di trasporto pubblico locale nell'area comprensoriale milanese.
- Riqualificazione del sistema delle stazioni della rete ferroviaria regionale.



Dettaglio dei programmi di intervento

Sistema integrato di accessibilità all'Aeroporto di Malpensa 2000 - Parte Ferroviaria.

L'inserimento di Malpensa 2000 tra i progetti prioritari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN) conferisce al sistema relativo di accessibilità stradale e ferroviaria il compito di garantire le condizioni di operatività del nuovo Aeroporto nei tempi previsti, in particolare attraverso:

- il raccordo funzionale di Malpensa Express tramite la riqualificazione/potenziamento della linea FNM Milano - Saronno - Busto Arsizio - Vanzaghello/Magnago;
- la costruzione di nuovi binari tra Busto Arsizio e l'Aeroporto.

Nella realizzazione della linea *Malpensa Express* è inserita la realizzazione, in interramento, dell'attraversamento dell'abitato di Castellanza opera che sarà realizzata con il mantenimento dell'esercizio sulla linea attuale. E inoltre:

- la connessione con Milano avverrà nella stazione FNM di Cadorna, dove è prevista la realizzazione del Terminal aeroportuale;
- la connessione con la stazione di Milano Centrale attraverso binari dedicati a Malpensa consentirà di relazionare a Bovisa le linee FNM e FS;
- la connessione tra le linee FNM e FS in Novara con il riassetto del Nodo di Novara consentirà il collegamento con la nuova linea di treni ad alta capacità Torino-Milano;
- la connessione con la linea del Sempione e verso la direttrice del Gottardo prelude alla massima integrazione di Malpensa 2000 con il sistema ferroviario comunitario;
- il completamento del passante ferroviario unitamente al quadruplicamento della Milano - Pioltello e Milano - Melegnano consentirà il collegamento di Malpensa con il SFR (rete FNM e FS);
- quadruplicamento Pioltello - Treviglio;
- raddoppio Milano - Mortara;
- raddoppio Carnate - Airuno;
- Il raddoppio della tratta Treviglio-Bergamo con proseguimento fino all'aeroporto di Orio al Serio otterrà un collegamento in rete tra i principali aeroporti lombardi Malpensa, Linate, Orio al Serio.

Inoltre, l'offerta di servizio ferroviario deve essere adeguata anche in termini di qualità attraverso la sostituzione del materiale rotabile di FNM, attualmente inadeguato e vetusto.

Malpensa 2000 - Accessibilità Stradale

Lo schema principale del sistema di connessioni stradali a Malpensa 2000 comporta vari interventi:



- prolungamento della SS 336, realizzazione del IV lotto con le tratte Malpensa Nord - Malpensa Ovest (già realizzate) Malpensa Ovest - SS 527;
- realizzazione della connessione fra l'aeroporto ed il sistema viabilistico nazionale attraverso l'accesso da Sud, Malpensa - Autostrada Milano-Torino (Boffalora) - SS 11, quale alternativa all'utilizzo della A8 Milano - Varese.

Sono previsti inoltre interventi integrativi allo schema complessivo della rete stradale della zona Nord-Ovest di Milano, quali:

- la bretella Gallarate (A8) - SS 336;
- la prosecuzione del collegamento Malpensa A4 - SS 11 alla Tangenziale Ovest di Milano;
- la variante alla SS 341 a Samarate e suo prolungamento alla A8;
- la variante alla SS 33 del Sempione da Milano a Gallarate con il collegamento alla A4 Torino - Milano ad Arluno;
- la variante alla SS 342 (Briantea);
- la variante alla SS 494 di Abbiategrasso.

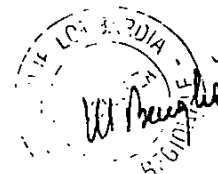
Per quanto riguarda il sistema autostradale denominato "Pedegronda"(integrazione tra il sistema Pedemontano e la Gronda Intermedia), destinato a risolvere problemi dei collegamenti est-ovest delle aree a nord di Milano ed a rispondere alle esigenze pregresse di mobilità nell'area pedemontana e dei relativi collegamenti fra i suoi principali poli (Varese, Como, Lecco, Bergamo), questo comprende i seguenti interventi:

- tangenziale di Como;
- tangenziale di Varese e collegamento con Gaggiolo (CH);
- tratto Cermenate - Busto;
- tratto Desio - Vimercate;
- tratto Vimercate - Dalmine;
- tratto Desio - Cermenate;
- riqualifica A 8;
- riqualifica A.

Rete ferroviaria: nodo di Milano, rete esterna e itinerari internazionali.

La programmazione di nuovi interventi e potenziamenti della rete ferroviaria regionale parte necessariamente dal nodo di Milano e dal Passante (tratta sia urbana che ferroviaria), luogo in cui convergono tutte le principali direttrici regionali.

La realizzazione delle nuove direttrici di alta capacità (Torino, Brescia, Bologna e Genova) unitamente alla riqualificazione delle linee storiche, comporteranno il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria lombarda attualmente al limite di saturazione ed incrementeranno il servizio ferroviario regionale.



Relativamente alla “bocciatura” in sede VIA del progetto A.C. Milano-Genova, il Ministero dei Trasporti dovrà decidere in merito alla riproposta di un nuovo tracciato A.C.

La Regione Lombardia ribadisce l’esigenza di un potenziamento ferroviario tra Milano e Genova.

Le linee storiche oggetto di interventi di riqualificazione e potenziamento sono quelle per Domodossola, Luino, Lecco, Chiasso; per Asso, Saronno, Cadorna-Bovisa, Brescia-Iseo Edolo (FNM). La programmazione e riqualificazione delle aree di interscambio SFR e le stazioni di porta di Pioltello, Rho-Pero e Rogoredo completerà il quadro generale.

Gli itinerari del Gottardo e del Brennero, rispettivamente correlati alla nuova linea Milano-Lugano ed al potenziamento della tratta Verona-Bologna, rappresentano la scommessa dell’interconnessione della rete ferroviaria lombarda con la Svizzera e l’Austria.

In particolare la nuova linea Milano - Lugano consentirà di adeguare la capacità delle linee afferenti al nuovo traforo di base, in funzione dell’incremento di capacità della linea trasversale alpina (progetto Alp Transit).

La valenza di detti itinerari si esprimerà a favore del traffico a lunga percorrenza con una forte componente merci.

Intermodalità e Logistica.

Il Piano dell’intermodalità è stato redatto ed è in fase di approvazione. Esso indica la localizzazione per i nuovi impianti merci (interporti, centri intermodali, poli logistici) da realizzare sul territorio lombardo.

Le linee dedicate al traffico merci, che consentano di non gravare sul nodo di Milano, sono la Gronda Nord (itinerario Novara - Saronno - Bergamo - Brescia) e l’itinerario Medio Padano che si sviluppa nella direttrice Tortona - Voghera - Piacenza - Cremona - Mantova - Monselice o Morata - Pavia - Casalpusterlengo - Cremona - Mantova Monselice.

I centri merci costituenti la futura dotazione regionale sono:

prima corona (entro un raggio di 20 Km da Milano)

- Segrate: completamento della viabilità di connessione con la tangenziale est di Milano e conseguente attivazione del terminal intermodale già costruito

Milano Smistamento: attrezzaggio di una ulteriore area per operazioni intermodali, come soluzione tampone e limitata, comunque non superiore a 100.000 mq, per contribuire a far fronte alla diminuzione di offerta che si verificherà allorché le strutture presenti a Milano Rogoredo cesseranno l’attività.

- Terminal intermodali area milanese: stante l’elevato fabbisogno rilevato e l’urgenza dell’individuazione di siti per le funzioni di logistica e di intermodalità



per le quali da parte degli enti locale non è stata a tutt'oggi manifestata la disponibilità di aree, ad eccezione dell'ipotesi Desio recentemente segnalata dalla Provincia di Milano, la programmazione regionale nel campo dell'intermodalità e della logistica deve rimanere aperta anche a nuove proposte, che consentano di localizzare almeno un terminal intermodale a Nord del capoluogo; a questo fine si ritiene che la Consulta per l'intermodalità e la logistica possa svolgere un importante ruolo propositivo;

- Poli logistici area milanese: individuazione, di concerto con gli enti competenti, di siti per funzioni di logistica distributiva, valutando le possibilità offerte dagli scali ferroviari interni alla città

seconda corona (entro un raggio di 50 Km da Milano)

- Cargo City Malpensa: polo logistico integrato, orientato alle catene logistiche "veloci" e alle sinergie con la modalità di trasporto aereo
- Gallarate: contenuto ampliamento del terminal intermodale Busto II, attualmente gestito dalla HUPAC, secondo le indicazioni del Piano d'Area di Malpensa
- Bergamo - Montello: interporto, con valenze operative per la logistica ad ampio raggio. Per le nuove criticità determinate dalla posizione assunta dal Comune di Albano S. Alessandro si impone di verificare procedure autorizzative alternative all'Accordo di Programma, che consentano di pervenire anche all'applicazione dei poteri sostitutivi da parte del Governo
- Lodi-Bertonico: interporto, con valenze operative per la logistica ad ampio raggio e possibili prospettive di sinergia con il trasporto via acqua (integrazione con il terminale del Canale MI-CR-PO a Pizzighettone)
- Voghera: interporto, con valenze operative per la logistica ad ampio raggio
- Como - Montano Lucino: polo logistico al servizio delle esigenze espresse dal proprio territorio e per il traffico internazionale, con possibilità di raccordo ferroviario
- Lecco: polo logistico integrato, orientato al servizio delle esigenze logistiche espresse dal proprio territorio e di quello della Valtellina - Sondrio in sinergia con l'adiacente scalo ferroviario di Lecco - Maggianico
- Area bergamasca: poli logistici, orientati al servizio delle esigenze logistiche espresse dal proprio territorio (zona Isola bergamasca, zona Verdello, ampliamento scalo a Treviglio)
- Area varesina: iniziativa sperimentale per la logistica distributiva in aree densamente urbanizzate (Cassano Magnago)

altre aree della Lombardia:

- Brescia: polo logistico integrato da sviluppare con una ristrutturazione dell'attuale scalo merci di Brescia "Piccola"
- Mantova - Valdaro: polo logistico integrato, con ampia offerta plurimodale (ferro-strada-acqua), in sinergia con l'area portuale e con il vicino interporto di Verona Quadrante Europa
- Cremona - Cavatigozzi: polo logistico integrato, con ampia offerta plurimodale (ferro-strada-acqua), in sinergia con l'area portuale
- Mortara: polo logistico integrato, con possibilità di sinergia con il vicino polo interportuale di Novara



- Tirano: ampliamento dell'esistente scalo merci a vocazione specializzata
- Ulteriori potenziamenti degli scali merci a vocazione specializzata, in accordo con FS, a consolidamento della modalità ferroviaria tradizionale e con particolare attenzione a politiche di realizzazione di raccordi ferroviari (ad es: area mantovana, area bergamasca).

I centri merci costituenti la futura dotazione regionale sono il Centro Intermodale di Segrate (il cui approntamento inerisce anche questioni di viabilità e di fognature) e l'interporto di Bergamo Montello (cui si accederà dalla variante alla SS 42 e della linea ferroviaria Gronda Nord).

Di concerto con il Comune di Milano sarà definito inoltre un programma di recupero degli ex scali merci di Milano, in funzione di una loro possibile riconversione per la distribuzione urbana delle merci.

Sistema autostradale e della viabilità di grande comunicazione

Sistema autostradale. Gli interventi programmati riguardano il potenziamento dei sistemi tangenziali di Milano e dei principali poli regionali ed il relativo collegamento mediante l'estensione del sistema autostradale.

Oltre al sistema Pedemontano e relativa Gronda Intermedia sono previsti:

- il collegamento fra l'asse autostradale del Brennero e l'autostrada della CISA (TIBRE);
- la bretella Castelvetro - Cremona;
- la riqualificazione della Sp.39 della "Cerca";
- il sistema autostradale e tangenziale di Brescia.

Viabilità di grande comunicazione. Su questo sistema sono programmati una serie di interventi che oltre ai sistemi tangenziali dei poli regionali e loro relativi collegamenti prevedono:

- interventi riguardanti l'accessibilità alle aree periferiche;
- interventi di riqualifica di casi, come la SS 415 e la SS 11, favorevolmente incidenti su alcune criticità inerenti intensi livelli di congestione del traffico e sul sistema della sicurezza stradale.

Sistemi Metrotramviari

I principali obiettivi di riferimento per lo sviluppo della rete di trasporto a guida vincolata del trasporto pubblico in Lombardia riguardano:

- la promozione di un insieme coordinato d'interventi di trasporto nelle aree urbane lombarde, prevalentemente orientato alla definizione di sistemi, da realizzare con tecnologie innovative commisurate alla domanda espressa;
- lo sviluppo di una rete di trasporto metrotramviario ad integrazione del Servizio Ferroviario Regionale;



- la definizione da parte degli Enti locali dei Piani d'intervento dei sistemi di trasporto a guida vincolata ammessi o da ammettere al contributo della legge nazionale n. 211/92, verificando il cofinanziamento con risorse regionali, (L.R. 31/96), valutando e reindirizzando i piani operativi che presentino criticità attuative.

In particolare, per l'attuazione degli interventi ammessi al contributo della legge statale n. 211/92, è da verificare la possibilità di aumentare la quota di contributo a carico dello Stato (attualmente al max del 50%, elevabile al 60% ai sensi della legge n. 30 del 27/02/1998).

Oltre agli interventi già ammessi al contributo della L. 211/92, altri interventi, in fase di programmazione e/o progettazione potrebbero essere cofinanziati dallo Stato con una estensione dei fondi destinati dalla L. 211/92 ai sistemi metrotramviari.

Questi progetti riguardano la città di Como e l'area Milanese.

Allo stato attuale sono state approvate dal Ministero competente le progettazioni esecutive per gli interventi relativi alle metropolitane di Milano, mentre sono in corso di esame le progettazioni relative alle metrotramvie dell'area milanese, Bergamo, Monza. Devono essere presentate al Ministero le progettazioni esecutive relative agli interventi del Comune di Brescia

Sistema Idroviario Padano.

Le vie d'acqua interne possono consentire una penetrazione nel cuore della valle padana prolungando funzionalmente il ruolo dei porti e del traffico marittimo interno.

La già citata decisione n. 1692/96 CE del Parlamento Europeo ha riconosciuto di interesse comune tale rete di collegamento Milano - Adriatico, in funzione di integrazione con il cabotaggio adriatico.

Le opere prioritarie individuate riguardano la realizzazione della nuova conca di navigazione di Cremona, la manutenzione ed il completamento funzionale del porto di Cremona (in parte già finanziato con l. 380/90), la realizzazione del raccordo ferroviario al porto di Mantova (in parte già finanziato con l. 380/90, l.r. 31/96 e da altri soggetti coinvolti quali il Comune di Mantova, l'Amministrazione provinciale di Mantova e le FS spa), la conca di navigazione di Valdaro (in parte già finanziato con l.380/90) e la sistemazione del Canale Fissero - Tartaro - Canalbianco.

Sistema relazionale della Valtellina.

La Regione Lombardia, in base a quanto stabilito dalla legge 102/90, ha predisposto ed approvato in data 19 marzo 1992 il "Piano di ricostruzione e sviluppo della Valtellina e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como", successivamente approvato con DPCM del 4 dicembre 1992.



Il Piano Valtellina articola gli interventi in tre sistemi, sistema relazione, sistema produttivo e sistema insediativo - ambientale, dando un ruolo strategico al miglioramento dei sistemi di accesso stradali e ferroviari alle aree montane ricomprese nella pertinenza del Piano stesso.

In particolare per l'accessibilità ferroviaria sono previsti interventi:

- Ferrovie Milano-Lecco-Colico-Sondrio-Tirano e Colico-Chiavenna
- Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo

Per l'accessibilità stradale sono previsti interventi di potenziamento ed eliminazione di punti critici delle seguenti strade:

- SS 37 da Chiavenna al confine di Stato
- SS 36 da Colico al Passo Spluga
- SS 39 dell'Aprica
- SS 470 della Valbrenbana
- SS 340 dir Regina da Maneggio a Colico

Al fine di completare gli interventi afferenti ai sistemi di accessibilità ferroviaria e stradale occorre reperire la copertura finanziaria degli interventi di completamento delle seguenti arterie:

- Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo
- SS 38 da Colico a Bormio
- SS 470 della Valbrenbana
- SS 340 dir Regina da Maneggio a Colico

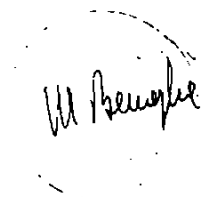
Integrazione tariffaria tra i vettori di trasporto pubblico locale nell'area comprensoriale milanese.

Gli obiettivi di tale progetto sono:

- conseguire una maggiore efficienza ed efficacia del servizio di trasporto pubblico attraverso l'introduzione di un sistema di bigliettazione magnetica ed elettronica, diretto a realizzare l'integrazione tra le reti del sistema dei trasporto pubblico, favorendo l'intermodalità e l'introduzione di documenti di viaggio omogenei;
- raccogliere informazioni dettagliate e aggiornate sulla frequentazione delle varie modalità di trasporto, nonché sulla distribuzione territoriale e temporale della domanda, onde consentire alla Regione una più efficace programmazione dei servizi.

Il sistema di bigliettazione magnetica ed elettronica verrà realizzato attraverso fasi temporali successive che, in prima fase (1999-2000) interesseranno l'area comprensoriale milanese e garantiranno flessibilità d'uso del trasporto pubblico su tutti i vettori ferro-gomma.

Successivamente (2000-2003) il nuovo sistema di bigliettazione verrà esteso alla restante rete ferroviaria regionale, ai servizi urbani eserciti negli altri capoluoghi di provincia, alle reti delle principali autolinee extraurbane e a eventuali vettori esercenti servizi urbani significativi.



Riqualificazione del sistema delle stazioni della rete ferroviaria regionale.

Gli obiettivi perseguiti da questo programma di interventi sono:

- miglioramento dell'accessibilità al Sistema Ferroviario Regionale al fine di aumentare l'utenza del SFR e ridurre di conseguenza il traffico, la congestione, nonché l'inquinamento acustico e atmosferico soprattutto nelle aree metropolitane;
- integrazione funzionale tra rete FS e rete FNM;
- integrazione tra progetti infrastrutturali dei trasporti e l'uso del territorio, per una migliore localizzazione di funzioni e servizi;
- realizzazione di modelli economici finanziari per l'attuazione degli interventi;
- promozione dello sviluppo polarizzato a rete, ottimizzando l'accessibilità alle funzioni urbane, recuperando le aree dismesse o dismissibili in zone ad alta accessibilità.

Il raggiungimento degli obiettivi richiede una attività integrata tra gli enti locali e le Aziende esercenti il servizio regionale. Al momento sono stati individuati:

- progetti previsti delle stazioni di Como e Varese con l'unificazione nel nodo delle linee FNM e FS;
- stazioni di porta del SFR: Pioltello - Rho - Pero – Rogoredo;
- miglioramenti accessibilità e aree di interscambio delle stazioni ferroviarie.



INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA DELLA LOMBARDIA

**Accordo di programma quadro in materia di trasporti
Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale
all'aeroporto di Malpensa 2000**

Milano, febbraio 1999



VISTO l'articolo 2, comma 203 della legge 23 dicembre 1996 n.662 e successive modificazioni ed integrazioni, che detta la disciplina della programmazione negoziata;

VISTA in particolare la lettera c) dello stesso comma 203 che definisce e delinea i punti cardine dell'accordo di programma quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato alla attuazione di una intesa istituzionale di programma per la definizione di un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'accordo di programma quadro deve contenere;

VISTO il decreto legislativo 3 febbraio 1993, n.29 e successive modificazioni ed integrazioni, recante: " Razionalizzazione dell'organizzazione delle amministrazioni pubbliche e revisione della disciplina in materia di pubblico impiego ", a norma dell'articolo 2 della legge 23 ottobre 1992, n.421;

VISTA la legge regionale 23 luglio 1996 n. 16 recante "Ordinamento della struttura organizzativa e della dirigenza della Giunta Regionale";

VISTA la legge 7 agosto 1990 n.241 e successive modificazioni ed integrazioni recante: " Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi ";

VISTA la legge 8 giugno 1990 n.142 e successive modifiche ed integrazioni concernente "Ordinamento delle autonomie locali";

VISTA la legge 15 marzo 1997 n.59 e successive modificazioni ed integrazioni, recante: " Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ad enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa ";

VISTA la legge 15 maggio 1997 n.127 e successive modificazioni ed integrazioni, recante: " Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo";

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998 n.112 recante " Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997 n.59 ";

VISTO l'articolo 15 comma 4 del decreto-legge 30 gennaio 1998 n.6 convertito con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998 n.61, che integra l'articolo 2 comma 203 lett. b) della legge 23 dicembre 1996 n.662 e l'articolo 10 comma 5 del DPR 20 aprile 1994 n.367;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994 n.367 e successive modificazioni ed integrazioni, concernenti: "Regolamento recante semplificazione e accelerazione della procedura di spese e contabili";

VISTA la delibera CIPE 21 marzo 1997 concernente la disciplina della programmazione negoziata ed in particolare il punto 1. sull'Intesa Istituzionale di Programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli accordi di programma quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti sub-regionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli



elementi di cui alla lettera c) comma 203 dell'articolo 2 della legge n.662/1996;

VISTA l'intesa istituzionale di programma tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Lombardia approvata dal CIPE il

VISTA la deliberazione regionale n...del.....che approva l'Intesa Istituzionale di Programma e la presente ipotesi di Accordo Quadro, e altresì designa i membri regionali del Comitato Istituzionale di Gestione e del Comitato paritetico di Attuazione di cui agli articoli 10 e 11 dell'Intesa stessa;

CONSIDERATO che la suddetta Intesa istituzionale di programma ha individuato i programmi di intervento nei settori di interesse comune, da attuarsi prioritariamente attraverso la stipula di accordi di programma quadro, e ha dettato i criteri, i tempi ed i modi per la sottoscrizione degli accordi stessi;

CONSIDERATO in particolare l'impegno sottoscritto per la stipulazione di un accordo di programma quadro in materia di trasporti e mobilità, concernente il sistema integrato di accessibilità a Malpensa 2000, di cui alle tabelle b) e c), nonché all'allegato tecnico della suddetta Intesa;

Il Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Il Ministero dei Lavori Pubblici

La Regione Lombardia...;

i seguenti enti funzionali:

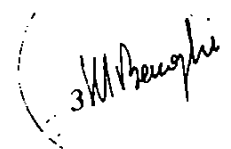
FS spa

FNM spa

ANAS...;

e i seguenti soggetti privati:

Società Pedemontana....

A handwritten signature in black ink, possibly reading "M. Pizzardi", is written over a circular stamp. The stamp is partially visible and contains some illegible text.

**STIPULANO IL SEGUENTE
ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO**

**Articolo 1
Finalità e obiettivi**

1. Il presente Accordo di Programma Quadro è finalizzato a consolidare il sistema di accessibilità ferroviaria e stradale all'Aeroporto di Malpensa 2000, onde garantirne la piena operatività nei tempi previsti.
2. I suddetti obiettivi saranno perseguiti attraverso n. 40 interventi stradali e ferroviari che, nel loro insieme, costituiscono il sistema completo di collegamento a Malpensa 2000 e l'oggetto del presente accordo. Gli interventi stradali e ferroviari dotati di copertura finanziaria sono elencati nell'Allegato 1 e dettagliatamente illustrati nelle schede di cui all'Allegato 2.
3. Sono altresì compresi nel presente accordo n. 2 ulteriori interventi elencati nell'allegato 3, facente anch'esso parte integrante del presente atto, per il quali ci si impegna fino da ora a reperire le occorrenti risorse finanziarie e ad attivare le necessarie iniziative e procedure al fine della loro approvazione e realizzazione. Per gli interventi stradali riconducibili al Sistema Pedemontano, anch'essi elencati nell'Allegato 3, l'immediata operatività è differita in sede di primo aggiornamento dell'Accordo di Programma Quadro in ragione della definizione del fabbisogno finanziario e del relativo piano di copertura.
4. Le sopra menzionate schede, che costituiscono parte integrante dell'accordo, recano, per ciascun intervento, l'indicazione relativa ai soggetti sottoscrittori, al soggetto responsabile, al progetto tecnico attuativo dell'intervento, ai soggetti attuatori, al costo complessivo, al fabbisogno finanziario e alla sua articolazione nel tempo con individuazione delle relative fonti di copertura, all'impegno finanziario di ciascun soggetto, ai tempi di attuazione; nonché alle procedure tecnico/amministrative necessarie per l'attuazione degli interventi, con particolare riferimento agli impegni derivanti ai soggetti competenti relativamente all'emissione di autorizzazioni, nulla osta o altri atti necessari all'attuazione del progetto stesso ed eventuale individuazione di termini ridotti per la loro emissione.

**Articolo 2
Impegni dei soggetti sottoscrittori**

1. Ciascun soggetto sottoscrittore del presente accordo di programma quadro si impegna, nello svolgimento dell'attività di propria competenza:
 - a) a rispettare i termini concordati ed indicati nelle schede di intervento allegate al presente accordo di programma quadro;



- b) ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso in particolare agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa, eventualmente facendo ricorso agli accordi previsti dall'articolo 15 della legge 7 agosto 1990 n.241;
 - c) a procedere periodicamente alla verifica dell'accordo e, se necessario, a proporre gli eventuali aggiornamenti al soggetto responsabile dell'attuazione del presente accordo di programma quadro;
 - d) ad attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente accordo di programma quadro per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
 - e) a rimuovere ogni ostacolo procedurale in ogni fase procedimentale di realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza, l'intervento sostitutivo dell'autorità competente individuata, per ogni intervento, ai sensi del successivo articolo 7.
2. Fatto salvo quanto verrà stabilito in sede di conferimenti alla Regione ai sensi del d.lgs 112/98, gli impegni assunti con il presente atto sostituiscono e innovano gli impegni eventualmente contenute in accordi, patti e analoghe fattispecie negoziali stipulate anteriormente tra la Regione e i soggetti pubblici e/o privati sottoscrittori del presente accordo strettamente inerenti i programmi e gli interventi oggetto dell'Accordo di Programma Quadro.

Articolo 3 Copertura finanziaria

1. Il fabbisogno finanziario necessario per la realizzazione degli interventi stradali e ferroviari del presente accordo ammonta a L.5.370,044 miliardi in ragione di:
 - Lit 1.500,000 miliardi per l'accessibilità stradale;
 - Lit. 3.870,044 miliardi per l'accessibilità ferroviaria.
2. I relativi piani di finanziamento sono specificati ai successivi articoli 4 e 5.

Articolo 4 Interventi stradali

1. Gli interventi stradali concernenti il sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa 2000 risultano finanziati secondo la seguente tabella:

Esercizio Finanziario	Soggetti finanziatori e quote in .000.000			TOTALE
	STATO	REGIONE	ALTRI	
1998	L.0			L. 0
1999	L.4.900			L. 4.900
2000	L. 186.500			L. 186.500
oltre 2000	L. 1.008.600	L. 300.000		L. 1.308.600
TOTALE	L. 1.200.000	L. 300.000		L. 1.500.000



2. I contributi assegnati all'Anas con Legge 345/97 per la realizzazione di opere viarie funzionali al progetto "Malpensa 2000" consentono un investimento attualizzato di circa 900 MLD. Il concorso finanziario regionale è pari alla differenza necessaria alla copertura degli investimenti complessivi valutati in Lit. 1.200 miliardi, cui l'ANAS concorre per Lit 900 miliardi con risorse derivanti dall'autorizzazione di spesa prevista all'articolo 1, co. 3, della legge 2 ottobre 1997, n.345.

All'onere derivante da tale concorso la Regione provvede mediante l'iscrizione con provvedimento di assestamento di bilancio per l'anno finanziario 1999 – qualora l'opera individuata sia in condizioni di essere realizzata – e relative proiezioni per gli anni successivi delle risorse occorrenti alla copertura delle operazioni finanziarie necessarie alla provvista delle risorse.

La Regione Lombardia s'impegna a provvedere alla copertura dei suddetti costi finanziari in 20 anni. La puntuale determinazione della quota annua a carico della Regione Lombardia sarà possibile una volta conosciute le condizioni di mutuo definite da ANAS.

3. In relazione ai sistemi tangenziali di Como e Varese, il Ministero dei Lavori Pubblici conferma il finanziamento di L. 145 miliardi già previsto nel Programma Triennale ANAS 1997-99.
4. In relazione al quadro degli interventi autostradali connessi al sistema Pedemontana il Ministero dei Lavori Pubblici – Direzione Generale del Coordinamento Territoriale, fermi restando i capisaldi origine-destinazione, si impegna a convocare:
- le Conferenze di Servizi sul progetto preliminare al fine di concordare quali siano le condizioni per l'ottenimento, in sede di presentazione del progetto definitivo, delle intese, dei pareri e di quanto altro richiesto dalle vigenti norme come previsto dall'art. 7, comma 8 della legge 109/94 e successive modifiche ed integrazioni;
 - le Conferenze di Servizi sul progetto definitivo ai sensi del D.P.R. 383/94.
5. La Società Pedemontana predispose il progetto di fattibilità, il progetto preliminare, la proposta del nuovo Piano finanziario, il progetto definitivo e il progetto esecutivo relativamente agli interventi indicati nell'Allegato n. 3, con modalità e tempi congrui rispetto al vigente quadro normativo.

Articolo 5 Interventi ferroviari

1. Gli interventi ferroviari concernenti il sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa 2000 risultano finanziati secondo la seguente tabella:

Esercizio Finanziario	Soggetti finanziatori e quote in .000.000			TOTALE
	STATO	REGIONE	ALTRI	
1998	L. 170.620	L. 1.620	L. 0	L. 172.240
1999	L. 381.980	L. 68.952	L. 0	L. 450.932
2000	L. 488.300	L. 83.000	L. 14.500	L. 585.800
Oltre 2000	L. 2.520.900	L. 96.718	L. 43.455	L. 2.661.072
TOTALE	L. 3.561.800	L. 250.290	L. 57.955	L. 3.870.044



2. Gli interventi denominati Malpensa Express e Passante Ferroviario sono interventi compositi e complessi, costituiti a loro volta da due insiemi funzionali di opere la cui realizzazione per intero è necessaria e indispensabile per il conseguimento dell'obiettivo.
3. Gli interventi riconducibili al Nodo di Novara (Raddoppio selettivo FNM,; Risoluzione del Nodo di Novara-Alta Velocità -FS; Inserimento linea FNM nel Nodo di Novara e creazione di stazione di interscambio FNM- FS) rappresentano un sistema composito ed integrato, la cui unità funzionale deve essere criterio portante della realizzazione delle singole porzioni ai fini del conseguimento dell'obiettivo globale.
Ai fini della definizione e risoluzione delle problematiche afferenti l'incidenza del Nodo di Novara con gli ambiti territoriali piemontesi e con il sistema urbano della viabilità locale, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, tramite la Presidenza del Consiglio dei Ministri, si impegna a far promuovere la conclusione di un accordo di programma propedeutico ai sensi e per gli effetti dell'art. 27, comma 7, della L. 8 giugno 1990, n. 142.
Il programma di interventi interferenti con il Nodo di Novara, oggetto di definizione dell'Accordo di Programma, comportando il concorso delle Amministrazioni regionali lombarda e piemontese, dovrà altresì coinvolgere le Amministrazioni Provinciali di Novara e di Milano, nonché gli Enti Locali territorialmente interessati dagli interventi.

Articolo 6 Task Force

Fermo restando quanto stabilito agli articoli 10 e 11 dell'Intesa istituzionale di programma, relativamente alle competenze rispettive del comitato istituzionale di gestione e del comitato paritetico di attuazione, la *task force* istituita presso il Ministero dei Trasporti e della navigazione con DM n. 146/T del 23/12/1998 provvede a verificare e monitorare la piena attuazione dei programmi infrastrutturali inerenti l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa al fine di rendere nel più breve tempo possibile pienamente operativa l'infrastruttura aeroportuale e costituisce il punto di riferimento costante per tutte le attività volte al raggiungimento degli obiettivi del presente accordo.

Articolo 7 Soggetto responsabile dell'attuazione dell'accordo di programma quadro

1. Nel rispetto delle funzioni di indirizzo politico-amministrativo e di controllo, specificamente a norma del D. Lgs.vo 3.2.93 n. 29 (art. 3, comma 1) e sue modificazioni e integrazioni e della L.r. 23.7.96 n. 16 (art. 2) e allo scopo precipuo di configurare un soggetto che rappresenti in modo unitario gli interessi comuni dei soggetti sottoscrittori, i medesimi soggetti individuano nell'Assessore pro-tempore ai Trasporti e alla Mobilità della Regione Lombardia il soggetto garante dell'attuazione dell'Accordo di Programma Quadro.



2. Onde assicurare il coordinamento e la vigilanza sull'attuazione del presente Accordo, l'Assessore pro-tempore, in conformità al D.Lgs.vo 3.2.93 n. 29 (art. 3, comma 2) e successive modificazioni, e alla L. r. 23.7.96 n. 16 (artt. 3, 4 e 7), si avvale del Direttore Generale della Direzione Generale Trasporti e Mobilità della Regione Lombardia per l'esercizio delle competenze tecniche, organizzative e gestionali connesse all'attuazione del presente Accordo, consistenti nel:

- a) coordinare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell'Accordo;
- b) promuovere, in via autonoma o su richiesta dei responsabili dei singoli interventi, le eventuali azioni e iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni da parte dei soggetti sottoscrittori dell'accordo;
- c) monitorare in modo continuativo lo stato di attuazione dell'Accordo attraverso il coordinamento delle attività di monitoraggio svolte dai responsabili dei singoli interventi, riferendo periodicamente anche alla *task force* di cui al precedente articolo 6;
- d) trasmettere al comitato paritetico di attuazione con cadenza semestrale le schede di monitoraggio relative a ciascun intervento;
- e) promuovere avanti al Comitato paritetico di attuazione l'esercizio dei poteri sostitutivi, di cui all'articolo 9 del presente accordo.

Articolo 8

Soggetto Responsabile della realizzazione del singolo intervento

1. Per ogni intervento previsto dal presente accordo i soggetti sottoscrittori, al momento della sottoscrizione, provvedono alla individuazione del soggetto/ente responsabile della sua realizzazione. L'individuazione del soggetto responsabile della realizzazione del singolo intervento è effettuata scegliendo tra i soggetti sottoscrittori quello che risulta depositario del maggior numero di attività/impegni, tesi alla realizzazione del singolo intervento, nell'ambito dell'accordo medesimo.
2. Il Responsabile dell'intervento ha il compito di:
 - a) pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti-cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al Project Management;
 - b) organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
 - c) monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti che hanno sottoscritto la singola scheda di intervento, ponendo in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti e segnalando al Responsabile dell'Accordo gli eventuali ritardi e/o ostacoli tecnico-amministrativi che ne dilazionano e/o impediscono l'attuazione;
 - d) compilare con cadenza almeno trimestrale la scheda di monitoraggio dell'intervento, comprensiva di ogni informazione utile a definire lo stato di attuazione dello stesso, e trasmetterla al responsabile dell'Accordo, unitamente ad una relazione esplicativa



contenente la descrizione dei risultati conseguiti e le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, l'individuazione dei progetti non più attivabili o non completabili, e la conseguente disponibilità di risorse non utilizzate, ai fini dell'assunzione di eventuali iniziative correttive, di revoca e/o rimodulazione degli interventi.

3. Entro 30 giorni dalla sottoscrizione dell'accordo di programma quadro, il soggetto/ente responsabile della realizzazione del singolo intervento designa nominalmente il responsabile del procedimento e ne dà comunicazione al Responsabile dell'attuazione dell'Accordo di Programma Quadro. Nello stesso termine il Responsabile designato della realizzazione del singolo intervento predispone e consegna al responsabile dell'accordo la documentazione afferente la rappresentazione grafica del processo operativo teso alla realizzazione dell'intervento (Diagramma di Gantt integrato con le tecniche reticolari).

Art. 9

Poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi e inadempienze.

1. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostantiva riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono agli effetti del presente accordo fattispecie di inadempimento.
2. Nel caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, il soggetto responsabile dell'accordo di programma quadro invita il soggetto sottoscrittore al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento siano imputabili ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.
3. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile l'inadempimento è tenuto a far conoscere entro il termine prefissato al soggetto responsabile dell'accordo le iniziative assunte e i risultati conseguiti.
4. In caso di ulteriore inottemperanza o di mancato adeguamento alle modalità operative prescritte, il soggetto responsabile dell'accordo invia gli atti, con una motivata relazione, al comitato paritetico di attuazione formulando, se del caso, una proposta circa le misure da adottare in via sostitutiva.
5. Il comitato paritetico propone al comitato istituzionale di gestione le misure da adottare in relazione agli inadempimenti. Il comitato istituzionale adotta le misure individuate, nominando, se del caso, commissari *ad acta*.
6. Ove le azioni di cui ai precedenti commi non garantiscano il risultato dell'adempimento o lo garantiscano in modo insufficiente, il comitato istituzionale di gestione assume la determinazione di attivare le procedure per la revoca immediata del finanziamento in ragione della titolarità dei fondi.



7. La revoca del finanziamento non crea pregiudizio per l'esercizio di eventuali pretese risarcitorie nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete comunque l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.
8. Le risorse revocate possono essere riprogrammate in sede di rinegoziazione degli obiettivi della Intesa Istituzionale di Programma.

Articolo 10
Procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti tra i soggetti partecipanti all'accordo

1. In caso di insorgenza di conflitti tra due o più dei soggetti partecipanti agli accordi sottoscritti in merito alla interpretazione ed attuazione dello stesso, il Comitato di attuazione su segnalazione del responsabile dell'accordo quadro o su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia o anche d'ufficio, convoca le parti in conflitto per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.
2. Qualora in tale sede si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'accordo raggiunto.
3. Qualora non risulti possibile addivenire ad una conciliazione, ciascuno dei soggetti tra cui è sorto il conflitto ha facoltà di richiedere al Comitato istituzionale di gestione la nomina di un collegio arbitrale cui compete decidere ai sensi degli artt. 806 e seguenti del Codice di Procedura Civile. Il collegio arbitrale sarà composto con le seguenti modalità:
 - qualora le parti litiganti siano due, ciascuna parte designerà un arbitro, e gli arbitri così designati provvederanno alla nomina di un terzo arbitro che fungerà da presidente;
 - qualora le parti litiganti siano tre o più, ciascuna parte designerà un arbitro, e gli arbitri così designati provvederanno alla nomina di altri due arbitri, dei quali uno fungerà da presidente del collegio. In difetto di accordo, l'ulteriore o gli ulteriori arbitri rispetto a quelli nominati dalle parti saranno nominati dal Presidente del Tribunale di Roma. La parte che intende promuovere la procedura arbitrale dovrà comunicare all'altra o alle altre parti i quesiti da sottoporre all'arbitrato, nonché il nominativo del proprio arbitro. Qualora entro venti giorni dalla data di detta comunicazione, la/le controparte/i non abbia/no comunicato il nominativo del proprio arbitro e i propri controquesiti, la nomina del/degli arbitro/i non designato/i sarà effettuata dal Presidente del Tribunale di Roma, su istanza della parte più diligente.
4. Il Collegio arbitrale è tenuto a pronunciare il lodo nel termine di novanta giorni dalla nomina, salva proroga concordata tra le parti.



Articolo 11
Disposizioni generali

1. Il presente accordo di programma quadro è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.
2. Previa approvazione del Comitato Istituzionale di Gestione, possono aderire al presente accordo di programma quadro altri soggetti pubblici e privati rientranti tra quelli individuati alla lettera b) del punto 1.3 della delibera CIPE 21 marzo 1997, la cui partecipazione sia rilevante per la compiuta realizzazione delle attività e degli interventi previsti dal presente accordo.
L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
3. L'accordo ha durata fino al completamento delle opere, è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei partecipanti in conformità ai principi di verifica e aggiornamento dell'Intesa di cui all'articolo 12 della stessa Intesa, previa approvazione da parte del comitato istituzionale di gestione.
4. Qualora l'inadempimento di una o più delle parti sottoscrittrici comprometta l'attuazione di un intervento previsto nell'Accordo quadro, sono a carico del soggetto inadempiente le spese sostenute dalle altre parti per studi, piani, progetti e attività poste in essere al fine esclusivo di mantenere gli impegni assunti con l'Accordo stesso.
5. Alla scadenza dell'Accordo o allorquando se ne presenti la necessità, il Comitato paritetico di attuazione, su segnalazione del soggetto responsabile dell'Accordo, è incaricato della risoluzione delle eventuali incombenze derivanti dalla sussistenza di rapporti pendenti e di attività non ultimate.



INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA DELLA LOMBARDIA

Accordo di programma quadro in materia di trasporti

Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000

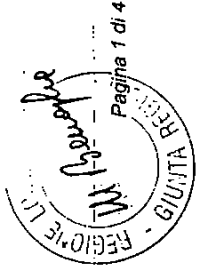
Allegato 1



Riepilogo Costi e Copertura Finanziaria suddiviso per Accordo di Programma Quadro

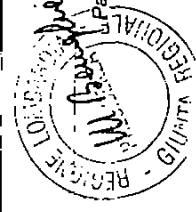
Sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa - Interventi Ferroviari

Scheda	Interventi Descrizione Intervento	Costo Intervento			Copertura Finanziaria Intervento						Tot. da reperire	Liv. Prog			
		Stato	Regione	Altri	Totale	Accertati	Stato Previsti	Da Reperire	Accertati	Regione Previsti			Da Reperire	Altri Previsti	
T159	Passante ferroviario B - Tratta ferroviaria extraurbana dalla stazione Pta Vittoria a Bivio Lambro/Rogoredo	L. 150.000			L. 150.000										4
T127	Malpensa Express Linea Milano-Saronno FNM - Quadruplicamento Cadorna-Bovisa	L. 370.000	L. 5.000		L. 375.000	L. 195.000	L. 175.000		L. 5.000						3
T150	Malpensa Express Collegamento Bovisa - Centrale	L. 90.000			L. 90.000	L. 90.000									2
T004	Raddoppio selettivo linea FNM Novara- Malpensa - I° fase funzionale	L. 90.000	L. 450		L. 90.450	L. 90.000					L. 450			L. 450	2
T314	Sempione - Valico Luino/Varese collegamento con Malpensa	L. 40.000			L. 40.000	L. 40.000									
T173	FNM -Sostituzione materiale rotabile obsoleto (TAF)	L. 320.000	L. 70.000		L. 390.000		L. 320.000		L. 40.000					L. 30.000	4
T148	Malpensa Express Interramento Castellanza	L. 243.000	L. 27.559	L. 6.876	L. 277.435	L. 167.000	L. 76.000		L. 20.000			L. 6.876		L. 7.559	4



Sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa - Interventi Ferroviari

Scheda	Interventi Descrizione Intervento	Costo Intervento			Copertura Finanziaria Intervento			Tot. da reperire	Liv. Prog						
		Stato	Regione	Altri	Totale	Accertati	Stato Previsti			Da Reperire	Accertati	Regione Previsti	Altri Previsti	Da Reperire	
T005	Risoluzione nodo di Novara FS	L. 90.000			L. 90.000			L. 90.000							1
T325	Inserimento FNM Nodo di Novara e stazione FNM	L. 50.000	L. 350		L. 50.350			L. 50.000	L. 350						1
T142	Itinerari alternativi di scorrimento delle merci Gronda Nord Ferroviaria - 1ª fase elettrificazione Saronno-Seregno	L. 50.000	L. 432		L. 50.432			L. 50.000	L. 432						1
T160	Potenziamento impianti Milano-Chiasso: 1ª fase gronda N-E Progettazione raccordo FS Ponte S. Pietro-BG Treviglio e del collegamento FS Bergamo-Orto al Serio	L. 120.000			L. 120.000			L. 120.000							0
T130	Linea Milano - Brescia Tratta Pioltello - Treviglio (quadruplicamento) Sistemazione Piano del Ferro Stazione di Porta	L. 648.000	L. 2.250		L. 650.250			L. 648.000	L. 2.250						3
T077	Linea Treviglio - Bergamo (Raddoppio)	L. 100.000			L. 100.000			L. 100.000							2
T174	Ammodernamento tecnologico rete FNM (ACEI - DCO - ATC) 1ª fase	L. 20.000	L. 300		L. 20.300			L. 20.000	L. 300						
T326	Ammodernamento tecnologico rete FNM (ACEI - DCO - ATC) 2ª fase	L. 40.000			L. 40.000				L. 40.000						



Sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa - Interventi Ferroviari

Scheda	Interventi Descrizione intervento	Costo Intervento			Totale			Copertura Finanziaria Intervento						Liv. Prog		
		Stato	Regione	Altri	Stato	Regione	Altri	Accertati	Stato	Da Reperire	Accertati	Regione	Altri		Da Reperire	Tot. da reperire
T315	Interventi prioritari mitigazione rumore	L. 20.000	L. 150		L. 20.150			L. 20.000							L. 150	0
T316	Terminali intermodali Cargo City Malpensa, Gronda N-E	L. 80.000	L. 400		L. 80.400			L. 80.000							L. 400	1
T117	Linea Milano - Mortara (Raddoppio)	L. 350.000	L. 240		L. 350.240					L. 240						2
T110	Linea Milano - Lecco Raddoppio tratta Airuno - Carnate	L. 215.000	L. 50.000		L. 265.000					L. 50.000						3
T003	Connessione collegamento ferroviario Malpensa con linea del Sempione - 1° fase progettazione	L. 5.000			L. 5.000			L. 5.000								1
T327	Nuova tratta Arcisate - Stabio. Stazioni del S.F.R. (Varese e Como) - 1° fase Progettazione	L. 12.000			L. 12.000											1
T158	Completamento Passante ferroviario A - Tratta Urbana Venezia-Porta Vittoria	L. 150.000	L. 41.579	L. 41.579	L. 233.157			L. 150.000						L. 41.579	L. 41.579	4
T149	Malpensa Express Saronno - Busto A. - Malpensa (esclusa Castellanza)	L. 289.000			L. 289.000							L. 289.000				

Sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa - Interventi Ferroviari

Scheda	Interventi Descrizione Intervento	Costo Intervento		Copertura Finanziaria Intervento				Tot. da reperire	Liv. Prog					
		Stato	Regione	Altri	Totale	Accertati	Stato Previsti			Da Reperire	Altri Previsti	Da Reperire		
T006	Malpensa Express Terminal Milano - Cadorna FNM, riqualificazione piazzale e facciata	L. 19.800	L. 15.000		L. 34.800	L. 19.800	L. 15.000							
T177	Malpensa Express Opere connesse alla linea ferroviaria - Variante SP 19	L. 3.561.800	L. 36.580	L. 9.500	L. 46.080	L. 890.800	L. 27.080	L. 9.500	L. 27.080	L. 120.000	L. 92.538	L. 9.500	L. 19.000	3
TOTALE SISTEMA [Milioni]		L. 3.561.800	L. 250.290	L. 57.955	L. 3.870.044	L. 890.800	L. 130.872	L. 120.000	L. 27.080	L. 92.538	L. 9.500	L. 19.000		L. 263.616

RIQUADRO RIASSUNTIVO

Costo Intervento		Copertura Finanziaria Intervento			
Stato	Altri	Accertati	Stato Previsti	Da Reperire	Altri Previsti
L. 3.561.800	L. 250.290	L. 57.955	L. 890.800	L. 120.000	L. 92.538
TOTALE COSTO ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO [Milioni]		L. 3.870.044			
TOTALE DA REPERIRE [Milioni]		L. 263.616			

LEGENDA

- Livelli di Progettazione : 0 - Nessuna Progettazione 3 - Progettazione Definitiva
 1 - Studio di Fattibilità 4 - Progettazione Esecutiva
 2 - Progettazione Preliminare - Lavori in corso di Esecuzione



Riepilogo Costi e Copertura Finanziaria suddiviso per Accordo di Programma Quadro

Sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa - Interventi Stradali

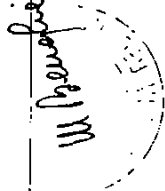
Sistema Stradale

Scheda	Interventi Descrizione Intervento	Costo Intervento			Copertura Finanziaria Intervento						Tot. da reperire	Liv. Prog				
		Stato	Regione	Altri	Totale	Accertati	Previsiti	Stato	Accertati	Previsiti			Altri	Da Reperire	Da Reperire	
T144	Collegamento Malpensa SS527 - A4 MI - TO (Boffalora) - SS 11	L. 350.000			L. 350.000					L. 350.000						3
T319	Bretella Gallarate (A8) - SS336	L. 25.000			L. 25.000					L. 25.000						1
T145	SS11 - Magenta SS 494 (Vermezzo) Tangenziale Ovest di Milano con stazione di interscambio FS	L. 400.000			L. 400.000					L. 400.000						1
T147	Variante SS 341 Turbigo - Vanzaghelio - Samarate con collegamento SS336 comprensivo del ponte sul Ticino	L. 150.000			L. 150.000					L. 150.000						2
T146	Variante SS33 Rho - Gallarate	L. 140.000			L. 140.000					L. 140.000						2
T310	SS 342 Briantea - Peduncolo di Veduggio Olona - Varianti di Solbiate e Olgiate Comasco	L. 55.000			L. 55.000					L. 55.000						1
T312	Variante SS 494 Abbiategrasso e nuovo Ponte sul Ticino	L. 80.000			L. 80.000					L. 80.000						1
		L. 1.200.000	L. 0	L. 0	L. 1.200.000	L. 0	L. 0	L. 0	L. 0	L. 0	L. 0	L. 0	L. 0	L. 0	L. 0	L. 0
		TOTALE SISTEMA [Milioni]				TOTALE DA REPERIRE [Milioni]										
		L. 1.200.000				L. 0						L. 0				

Sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa - Interventi Stradali

Rif. : RptNew/Intesa Tabella Danilo

Pagina 1 di 3



INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA DELLA LOMBARDIA

Accordo di programma quadro in materia di trasporti
Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000

Allegato 2

(in corso di completamento a cura del Ministero dei Trasporti)



INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA DELLA LOMBARDIA

Accordo di programma quadro in materia di trasporti

Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000

Allegato 3



Sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa - Interventi Stradali

Sistema Autostradale Pedemontano

Scheda	Interventi	Costo Intervento				Copertura Finanziaria Intervento							Tot. da Reperire	Liv. Prog.		
		Stato	Regione	Altri	Totale	Stato			Regione			Altri				
						Accert	Previsti	Da Reperire	Accert	Previsti	Da Reperire	Accert			Previsti	Da Reperire
T154	Pedemontana Sistema Varesino - Tangenziale di Varese - Collegamento Gaggiolo (CH)	135000		252480	387480			60000	75000						252480	2
T153	Tangenziale di Como	96000		178000	274000			85000	11000						178000	2
Totale Costo Interventi					661480	Totale da reperire										516480

Scheda	Interventi	Costo Intervento				Copertura Finanziaria Intervento							Totale da Reperire	Liv. Prog.		
		Stato	Regione	Altri	Totale	Stato			Regione			Altri				
						Accert	Previsti	Da Reperire	Accert	Previsti	Da Reperire	Accert			Previsti	Da Reperire
T320	Ceremate-Busto Arsizio															1
T151	Desio - Vimercate															2
T152	Vimercate Dalmine															2
T321	Desio - Cermenate															2
T323	Riqualificazione A8															2
T322	Riqualificazione A9															0
Totale Costo Presunto					1946510	Totale da reperire										1946510

Totale Costo Sistema Pedemontano **2607990**

Totale da reperire **2462990**



**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
ALLEGATO TECNICO**

PARTE II

**RICOGNIZIONE DELLE INIZIATIVE IN CORSO O PROGRAMMATE
E QUADRO FINANZIARIO**



2. Trasporti

1. Nodi strategici delle politiche regionali in materia di trasporti

L'evoluzione del sistema produttivo ed economico mondiale porta con sé una esaltazione della componente mobilità sia delle persone che delle merci.

In particolare la crescita delle economie asiatiche ha attivato una direttrice Est-Ovest che fa del Mediterraneo, ed in particolare dei porti italiani, un nuovo crocevia dei traffici mondiali.

Questo porta con sé la necessità di offrire nei retroterra portuali, nel sistema idroviario padano e più in generale su tutta la penisola un potenziamento delle infrastrutture di trasporto per far fronte all'aumento di domanda di mobilità.

Il Nord Italia e la Lombardia, saranno interessate da questo aumento di mobilità, in quanto terra di passaggio per il centro ed il Nord Europa.

Si deve poi aggiungere che la Lombardia costituisce il luogo geografico di intersezione tra la direttrice Est-Ovest, che unisce l'Europa occidentale e la penisola iberica con i paesi balcanici e l'Europa orientale, e quella Nord-Sud tra l'Europa centrale e il Nord Africa e i paesi del Vicino Oriente.

L'aumento di mobilità sia di persone che di merci determinato da questi scenari non potrà essere assorbito dalle attuali infrastrutture di trasporto della Lombardia.

Infatti, poiché la dotazione infrastrutturale, per tutte le modalità di trasporto, è gravemente insufficiente a sostenere l'attuale sistema economico-sociale della Lombardia, non è pensabile che possa sostenere nel futuro la competitività della regione nel contesto europeo.

Alcune sintetiche considerazioni su indicatori che danno conto della situazione infrastrutturale della Lombardia.

Rete stradale

- Il livello di motorizzazione in Lombardia supera del 50% la media nazionale ed europea.
- Lo sviluppo della rete stradale rapportata alla estensione territoriale della Regione è inferiore del 40% della media nazionale e del 35% di quella Europea.
- Lo sviluppo della rete stradale rapportata al numero degli abitanti è inferiore del 63% di quella nazionale e del 68% di quella europea.

Questi semplici indicatori testimoniano il basso livello della rete stradale della Regione a fronte della sua realtà socio-economica.



Se consideriamo che la rete è utilizzata anche per la mobilità di transito dovuta alla posizione geografica della Regione, ci capacitiamo dello stato di saturazione della rete.

Rete ferroviaria

Uno studio effettuato dalla società FS nel 1995, sulla situazione qualitativa della rete ferroviaria nelle Province italiane, ha messo in evidenza una carenza diffusa dal punto di vista qualitativo/quantitativo della rete ferroviaria lombarda e una generale inadeguatezza a soddisfare una domanda che è tra le più alte nell'ambito italiano.

Gli indicatori individuati per supportare l'analisi della dotazione infrastrutturale e di servizio sono:

- l'estensione territoriale;
- i coefficienti standard di qualità funzionale;
- gli indici di qualità e quantità infrastrutturali;
- gli indici di servizio;
- gli indici di sviluppo demografico ed economico.

Con riferimento agli indicatori citati è risultato che:

- le province di Bergamo e di Brescia hanno indici qualitativi e quantitativi di dotazione infrastrutturale e di servizio inferiori alla media nazionale e contemporaneamente presentano indici di sviluppo demografico ed economico superiori ai valori medi;
- le province di Milano, Como, Varese hanno indici di dotazione infrastrutturale superiori alla media e indici di servizio bassi (l'indice di servizio della provincia di Milano è il secondo peggiore a livello italiano, la dotazione infrastrutturale è buona ma non adeguata a soddisfare una domanda che è tra le più alte);
- le province di Sondrio, Mantova, Cremona e Pavia sono aree con basso indice di sviluppo demografico, ma con indice di sviluppo economico superiore al valore medio italiano, per cui per queste la componente di domanda potenziale più rilevante non è quella demografica bensì quella economica.

La deficienza in tutte le reti di trasporto obbliga a prevedere interventi su tutte le modalità, acqua-aria-ferro-gomma, con una visione però di sistema con l'obiettivo di dare la risposta più adeguata, sotto l'aspetto economico e ambientale, alle esigenze di relazioni rilevate.

La risposta alla domanda crescente di mobilità dovrà tenere conto degli scenari evolutivi a livello mondiale e degli obiettivi fissati dalla Unione Europea sul tema trasporti: i sistemi nazionali si andranno sempre più caratterizzando come parti di un unico sistema trasportistico europeo, inteso come rete, infrastrutturale e logistica, integrata.

Gli obiettivi regionali all'interno della strategia europea-nazionale dovranno perseguire:



- il riequilibrio modale con la finalità di recuperare più traffico al trasporto su ferro, acqua e aria rispetto alla gomma;
- priorità alla modalità ferroviaria attraverso un adeguato potenziamento dell'offerta;
- il recupero di livelli di vivibilità nei centri urbani e nelle conurbazioni a forte densità insediativa, attraverso un efficiente servizio di trasporto pubblico locale;
- il potenziamento della viabilità, creando una rete composta da infrastrutture differenziate (autostrade, strade regionali e locali) che possa rispondere adeguatamente alla esigenza dei diversi collegamenti di breve-media e lunga percorrenza, allo scopo di eliminare la congestione e recuperare la sicurezza sulla rete esistente, nonché di dotare i centri urbani della conurbazione lombarda di un sistema viabilistico che elimini il traffico improprio di attraversamento degli abitati;
- la dotazione della Regione di un efficiente sistema per la logistica e lo scambio intermodale;
- lo sviluppo del sistema idroviario in una logica di "feederaggio", con la portualità mediterranea e con le altre modalità di trasporto;
- la dotazione del *Sistema Aeroportuale* (Malpensa - Linate - Orio al Serio) di un sistema di collegamenti col territorio, con la finalità di garantire la vocazione di Malpensa ad essere un "*Hub*" del Sud Europa ed una fondamentale infrastruttura per l'Italia Settentrionale a causa del suo ruolo nell'evoluzione dell'economia "globale", peraltro assicurando un contesto di garanzie ambientali per le comunità lombarde più direttamente interessate dalle strutture aeroportuali.

2. Programmi europei e politiche regionali in materia di trasporti

La strategia integrata comunitaria dei trasporti -"Rete Transeuropea dei Trasporti"- individua tra gli altri una serie di progetti di interesse comune da realizzare in Italia e in Lombardia.

La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio in data 23 luglio 1996 inerente gli "Orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN)" ha infatti previsto opere e progetti interessanti il territorio lombardo, ed in particolare:

- Sistema "Pedegronda" (Sistema Pedemontano più Gronda Intermedia);
- Linea A.V. Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste;
- Linea A.V. Genova-Milano-Chiasso;
- Linea A.V. Milano- Bologna;
- Adeguamento all'Alta Velocità delle linee del Gottardo e del Sempione;
- Sistema Idroviario Padano;
- Malpensa 2000 con il relativo sistema di accessibilità stradale e ferroviario.

Nello schema comunitario della Rete Transeuropea dei Trasporti alla Lombardia viene riconosciuto un ruolo strategico per lo sviluppo dell'intero paese, convergendo e collegandosi nel nodo ferroviario, autostradale e stradale di Milano alcune direttrici europee fondamentali.



Il territorio della Lombardia è altresì interessato dal programma U.E. del Corridoio n. 5 (Lione-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev) avente l'obiettivo di una migliore organizzazione del trasporto sull'asse est-ovest del Sud-Europa e del bacino del Mediterraneo, che controbilanci lo schema predominante di relazioni nord-sud focalizzato sui grandi porti dell'Atlantico Settentrionale e del Mare del Nord.

Infine il sistema aeroportuale lombardo (Malpensa, Linate e Orio al Serio) costituisce un fondamentale nodo di collegamento internazionale, comunitario e regionale nella Rete europea; la piena funzionalità del nuovo scalo di Malpensa 2000 sarà garantita solo attraverso un sistema di accessibilità efficiente ed integrato.

E' sintomatica la situazione lombarda: da un canto la regione si trova affiancata ad altre regioni europee per livello demografico e sviluppo socioeconomico, dall'altro risulta caratterizzata da un deficit infrastrutturale nel settore della mobilità e dei trasporti di persone e merci. E' in particolare nell'area metropolitana milanese e pedemontana che la domanda di mobilità ha raggiunto livelli di congestione.

La via per una migliore integrazione economica e sociale nei contesti nazionale ed europeo passa pertanto per la riorganizzazione in termini di infrastrutture e di gestione ed esercizio dei flussi di mobilità: questa riorganizzazione risulta la condizione non eludibile per garantire uno sviluppo concorrenziale delle attività imprenditoriali regionali.

Detta visione trova riscontri evidenti nei Documenti di programmazione regionale, a partire da quelli tipicamente settoriali per arrivare agli strumenti di programmazione dello sviluppo economico-finanziario regionale.

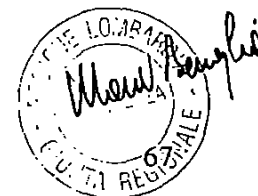
In particolare.

Il Piano Regionale dei Trasporti -approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. III/941 del 25/11/82- rappresenta il principale strumento di pianificazione regionale in materia di trasporto pubblico e trasporto merci, ove già risultano identificati i confini delle politiche regionali in materia di:

- Servizio ferroviario regionale
- Trasporto merci;
- Sistema aeroportuale;

Il Piano Regionale della Viabilità - approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. III/2035 del 26/03/85 - al fine di rispondere ad una domanda di mobilità riqualificata e integrata con le altre modalità di trasporto su ferro, aria, acqua, ha individuato le seguenti linee di intervento:

- programmazione dello sviluppo della rete autostradale e dei principali collegamenti interregionali;
- completamento e ammodernamento di itinerari di grande comunicazione; nella
- realizzazione e ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture aeroportuali, interportuali e intermodali;
- miglioramento di itinerari per i quali non esistono sufficiente viabilità o mezzi di trasporto integrativi.



Il *Programma Regionale di Sviluppo* - approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. VI/397 del 22/10/96 - ed il *Documento di Programmazione Economico-Finanziaria regionale per il triennio 1999/2001* - approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n.VI/1038 dell'8/10/1998.- hanno concentrato le azioni previste dal governo regionale in materia di infrastrutture sulle problematiche connesse con:

- Malpensa 2000;
- sistema ferroviario regionale;
- alta capacità;
- viabilità di grande comunicazione e locale;
- intermodalità e logistica.

3. Programmi di intervento specifici individuati per la definizione di accordi di programma quadro.

L'insieme dei programmi di intervento in grado di razionalizzare e riorganizzare la rete della mobilità di livello primario in Lombardia possono dunque rappresentare l'oggetto di specifici accordi di programma quadro, da attivare con il progredire delle indispensabili condizioni progettuali e finanziarie.

Allo stato attuale il quadro di insieme può essere specificato nelle tematiche di seguito indicate.

- Sistema integrato di accessibilità all'Aeroporto di Malpensa
- Rete ferroviaria: nodo di Milano, rete esterna ed itinerari internazionali.
- Intermodalità e Logistica.
- Sistema autostradale e della viabilità di grande comunicazione.
- Sistemi Metrotramviari.
- Sistema idroviario.
- Sistema relazionale della Valtellina.
- Integrazione tariffaria tra i vettori di trasporto pubblico locale nell'area comprensoriale milanese.
- Riqualificazione del sistema delle stazioni della rete ferroviaria regionale.

4. Dettaglio dei programmi di intervento

Sistema integrato di accessibilità all'Aeroporto di Malpensa 2000 - Parte Ferroviaria.

L'inserimento di Malpensa 2000 tra i progetti prioritari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN) conferisce al sistema relativo di accessibilità stradale e ferroviaria il compito di garantire le condizioni di operatività del nuovo Aeroporto nei tempi previsti, in particolare attraverso:

- il raccordo funzionale di Malpensa Express tramite la riqualificazione/potenziamento della linea FNM Milano - Saronno - Busto Arsizio - Vanzaghello/Magnago;
- la costruzione di nuovi binari tra Busto Arsizio e l'Aeroporto.

Nella realizzazione della linea *Malpensa Express* è inserita la realizzazione, in interrimento, dell'attraversamento dell'abitato di Castellanza opera che sarà realizzata con il mantenimento dell'esercizio sulla linea attuale. E inoltre:

- la connessione con Milano avverrà nella stazione FNM di Cadorna, dove è prevista la realizzazione del Terminal aeroportuale;
- la connessione con la stazione di Milano Centrale attraverso binari dedicati a Malpensa consentirà di relazionare a Bovisa le linee FNM e FS;
- la connessione tra le linee FNM e FS in Novara con il riassetto del Nodo di Novara consentirà il collegamento con la nuova linea di treni ad alta capacità Torino-Milano;
- la connessione con la linea del Sempione e verso la direttrice del Gottardo prelude alla massima integrazione di Malpensa 2000 con il sistema ferroviario comunitario;
- il completamento del passante ferroviario unitamente al quadruplicamento della Milano - Pioltello e Milano - Melegnano consentirà il collegamento di Malpensa con il SFR (rete FNM e FS);
- quadruplicamento Pioltello - Treviglio;
- raddoppio Milano - Mortara;
- raddoppio Carnate - Airuno;
- Il raddoppio della tratta Treviglio-Bergamo con proseguimento fino all'aeroporto di Orio al Serio otterrà un collegamento in rete tra i principali aeroporti lombardi Malpensa, Linate, Orio al Serio.

Inoltre, l'offerta di servizio ferroviario deve essere adeguata anche in termini di qualità attraverso la sostituzione del materiale rotabile di FNM, attualmente inadeguato e vetusto.

Malpensa 2000 - Accessibilità Stradale

Lo schema principale del sistema di connessioni stradali a Malpensa 2000 comporta vari interventi:

- prolungamento della SS 336, realizzazione del IV lotto con le tratte Malpensa Nord - Malpensa Ovest (già realizzate) Malpensa Ovest - SS 527;



- realizzazione della connessione fra l'aeroporto ed il sistema viabilistico nazionale attraverso l'accesso da Sud, Malpensa - Autostrada Milano-Torino (Boffalora) - SS 11, quale alternativa all'utilizzo della A8 Milano - Varese.

Sono previsti inoltre interventi integrativi allo schema complessivo della rete stradale della zona Nord-Ovest di Milano, quali:

- la bretella Gallarate (A8) - SS 336;
- la prosecuzione del collegamento Malpensa A4 - SS 11 alla Tangenziale Ovest di Milano;
- la variante alla SS 341 a Samarate e suo prolungamento alla A8;
- la variante alla SS 33 del Sempione da Milano a Gallarate con il collegamento alla A4 Torino - Milano ad Arluno;
- la variante alla SS 342 (Briantea);
- la variante alla SS 494 di Abbiategrasso.

Per quanto riguarda il sistema autostradale denominato "Pedegronda" (integrazione tra il sistema Pedemontano e la Gronda Intermedia), destinato a risolvere problemi dei collegamenti est-ovest delle aree a nord di Milano ed a rispondere alle esigenze pregresse di mobilità nell'area pedemontana e dei relativi collegamenti fra i suoi principali poli (Varese, Como, Lecco, Bergamo), questo comprende i seguenti interventi:

- tangenziale di Como;
- tangenziale di Varese e collegamento con Gaggiolo (CH);
- tratto Cermenate - Busto;
- tratto Desio - Vimercate;
- tratto Vimercate - Dalmine;
- tratto Desio - Cermenate;
- riqualifica A 8;
- riqualifica A.

Rete ferroviaria: nodo di Milano, rete esterna e itinerari internazionali.

La programmazione di nuovi interventi e potenziamenti della rete ferroviaria regionale parte necessariamente dal nodo di Milano e dal Passante (tratta sia urbana che ferroviaria), luogo in cui convergono tutte le principali direttrici regionali.

La realizzazione delle nuove direttrici di alta capacità (Torino, Brescia, Bologna e Genova) unitamente alla riqualificazione delle linee storiche, comporteranno il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria lombarda attualmente al limite di saturazione ed incrementeranno il servizio ferroviario regionale.

Relativamente alla "bocciatura" in sede VIA del progetto A.C. Milano-Genova, il Ministero dei Trasporti dovrà decidere in merito alla riproposta di un nuovo tracciato A.C.



La Regione Lombardia ribadisce l'esigenza di un potenziamento ferroviario tra Milano e Genova.

Le linee storiche oggetto di interventi di riqualificazione e potenziamento sono quelle per Domodossola, Luino, Lecco, Chiasso; per Asso, Saronno, Cadorna-Bovisa, Brescia-Iseo Edolo (FNM). La programmazione e riqualificazione delle aree di interscambio SFR e le stazioni di porta di Pioltello, Rho-Però e Rogoredo completerà il quadro generale.

Gli itinerari del Gottardo e del Brennero, rispettivamente correlati alla nuova linea Milano-Lugano ed al potenziamento della tratta Verona-Bologna, rappresentano la scommessa dell'interconnessione della rete ferroviaria lombarda con la Svizzera e l'Austria.

In particolare la nuova linea Milano - Lugano consentirà di adeguare la capacità delle linee afferenti al nuovo traforo di base, in funzione dell'incremento di capacità della linea trasversale alpina (progetto Alp Transit).

La valenza di detti itinerari si esprimerà a favore del traffico a lunga percorrenza con una forte componente merci.

Intermodalità e Logistica.

Il Piano dell'intermodalità è stato redatto ed è in fase di approvazione. Esso indica la localizzazione per i nuovi impianti merci (interporti, centri intermodali, poli logistici) da realizzare sul territorio lombardo.

Le linee dedicate al traffico merci, che consentano di non gravare sul nodo di Milano, sono la Gronda Nord (itinerario Novara - Saronno - Bergamo - Brescia) e l'itinerario Medio Padano che si sviluppa nella direttrice Tortona - Voghera - Piacenza - Cremona - Mantova - Monselice o Morata - Pavia - Casalpusterlengo - Cremona - Mantova Monselice.

I centri merci costituenti la futura dotazione regionale sono:

- prima corona** (entro un raggio di 20 Km da Milano):
- **Segrate**: completamento della viabilità di connessione con la tangenziale est di Milano e conseguente attivazione del terminal intermodale già costruito
 - **Milano Smistamento**: attrezzaggio di una ulteriore area per operazioni intermodali, come soluzione tampone e limitata, comunque non superiore a 100.000 mq, per contribuire a far fronte alla diminuzione di offerta che si verificherà allorché le strutture presenti a Milano Rogoredo cesseranno l'attività.
 - **Terminal intermodali area milanese**: stante l'elevato fabbisogno rilevato e l'urgenza dell'individuazione di siti per le funzioni di logistica e di intermodalità per le quali da parte degli enti locale non è stata a tutt'oggi manifestata la disponibilità di aree, ad eccezione dell'ipotesi Desio recentemente segnalata dalla Provincia di Milano, la programmazione regionale nel campo dell'intermodalità e della logistica deve rimanere aperta anche a nuove proposte, che consentano di localizzare almeno un



terminal intermodale a Nord del capoluogo; a questo fine si ritiene che la Consulta per l'intermodalità e la logistica possa svolgere un importante ruolo propositivo;

- Poli logistici area milanese: individuazione, di concerto con gli enti competenti, di siti per funzioni di logistica distributiva, valutando le possibilità offerte dagli scali ferroviari interni alla città

seconda corona (entro un raggio di 50 Km da Milano):

- Cargo City Malpensa: polo logistico integrato, orientato alle catene logistiche "veloci" e alle sinergie con la modalità di trasporto aereo
- Gallarate: contenuto ampliamento del terminal intermodale Busto II, attualmente gestito dalla HUPAC, secondo le indicazioni del Piano d'Area di Malpensa
- Bergamo - Montello: interporto, con valenze operative per la logistica ad ampio raggio. Per le nuove criticità determinate dalla posizione assunta dal Comune di Albano S. Alessandro si impone di verificare procedure autorizzative alternative all'Accordo di Programma, che consentano di pervenire anche all'applicazione dei poteri sostitutivi da parte del Governo
- Lodi-Bertonico: interporto, con valenze operative per la logistica ad ampio raggio e possibili prospettive di sinergia con il trasporto via acqua (integrazione con il terminale del Canale MI-CR-PO a Pizzighettone)
- Voghera: interporto, con valenze operative per la logistica ad ampio raggio
- Como - Montano Lucino: polo logistico al servizio delle esigenze espresse dal proprio territorio e per il traffico internazionale, con possibilità di raccordo ferroviario
- Lecco: polo logistico integrato, orientato al servizio delle esigenze logistiche espresse dal proprio territorio e di quello della Valtellina - Sondrio in sinergia con l'adiacente scalo ferroviario di Lecco - Maggianico
- Area bergamasca: poli logistici, orientati al servizio delle esigenze logistiche espresse dal proprio territorio (zona Isola bergamasca, zona Verdello, ampliamento scalo a Treviglio)
- Area varesina: iniziativa sperimentale per la logistica distributiva in aree densamente urbanizzate (Cassano Magnago)

altre aree della Lombardia:

- Brescia: polo logistico integrato da sviluppare con una ristrutturazione dell'attuale scalo merci di Brescia "Piccola"
- Mantova - Valdaro: polo logistico integrato, con ampia offerta plurimodale (ferro-strada-acqua), in sinergia con l'area portuale e con il vicino interporto di Verona Quadrante Europa
- Cremona - Cavatigozzi: polo logistico integrato, con ampia offerta plurimodale (ferro-strada-acqua), in sinergia con l'area portuale
- Mortara: polo logistico integrato, con possibilità di sinergia con il vicino polo interportuale di Novara
- Tirano: ampliamento dell'esistente scalo merci a vocazione specializzata
- Ulteriori potenziamenti degli scali merci a vocazione specializzata, in accordo con FS, a consolidamento della modalità ferroviaria tradizionale e con particolare



attenzione a politiche di realizzazione di raccordi ferroviari (ad es: area mantovana, area bergamasca).

I centri merci costituenti la futura dotazione regionale sono il Centro Intermodale di Segrate (il cui approntamento inerisce anche questioni di viabilità e di fognature) e l'interporto di Bergamo Montello (cui si accederà dalla variante alla SS 42 e della linea ferroviaria Gronda Nord).

Di concerto con il Comune di Milano sarà definito inoltre un programma di recupero degli ex scali merci di Milano, in funzione di una loro possibile riconversione per la distribuzione urbana delle merci.

Sistema autostradale e della viabilità di grande comunicazione

Sistema autostradale. Gli interventi programmati riguardano il potenziamento dei sistemi tangenziali di Milano e dei principali poli regionali ed il relativo collegamento mediante l'estensione del sistema autostradale.

Oltre al sistema Pedemontano e relativa Gronda Intermedia sono previsti:

- il collegamento fra l'asse autostradale del Brennero e l'autostrada della CISA (TIBRE);
- la bretella Castelvetro - Cremona;
- la riqualificazione della Sp.39 della "Cerca";
- il sistema autostradale e tangenziale di Brescia.

Viabilità di grande comunicazione. Su questo sistema sono programmati una serie di interventi che oltre ai sistemi tangenziali dei poli regionali e loro relativi collegamenti prevedono:

- interventi riguardanti l'accessibilità alle aree periferiche;
- interventi di riqualifica di casi, come la SS 415 e la SS 11, favorevolmente incidenti su alcune criticità inerenti intensi livelli di congestione del traffico e sul sistema della sicurezza stradale.

Sistemi metrotramviari.

I principali obiettivi di riferimento per lo sviluppo della rete di trasporto a guida vincolata del trasporto pubblico in Lombardia riguardano:

- la promozione di un insieme coordinato d'interventi di trasporto nelle aree urbane lombarde, prevalentemente orientato alla definizione di sistemi, da realizzare con tecnologie innovative commisurate alla domanda espressa;
- lo sviluppo di una rete di trasporto metrotramviario ad integrazione del Servizio Ferroviario Regionale;
- la definizione da parte degli Enti locali dei Piani d'intervento dei sistemi di trasporto a guida vincolata ammessi o da ammettere al contributo della legge nazionale n. 211/92, verificando il cofinanziamento con risorse regionali, (L.R 31/96), valutando e reindirizzando i piani operativi che presentino criticità attuative.



In particolare, per l'attuazione degli interventi ammessi al contributo della legge statale n. 211/92, è da verificare la possibilità di aumentare la quota di contributo a carico dello Stato (attualmente al max del 50%, elevabile al 60% ai sensi della legge n. 30 del 27/02/1998).

Oltre agli interventi già ammessi al contributo della L. 211/92, altri interventi, in fase di programmazione e/o progettazione potrebbero essere cofinanziati dallo Stato con una estensione dei fondi destinati dalla L. 211/92 ai sistemi metrotramviari.

Questi progetti riguardano la città di Como e l'area Milanese.

Allo stato attuale sono state approvate dal Ministero competente le progettazioni esecutive per gli interventi relativi alle metropolitane di Milano, mentre sono in corso di esame le progettazioni relative alle metrotramvie dell'area milanese, Bergamo, Monza. Devono essere presentate al Ministero le progettazioni esecutive relative agli interventi del Comune di Brescia

Sistema idroviario padano.

Le vie d'acqua interne possono consentire una penetrazione nel cuore della valle padana prolungando funzionalmente il ruolo dei porti e del traffico marittimo interno.

La già citata decisione n. 1692/96 CE del Parlamento Europeo ha riconosciuto di interesse comune tale rete di collegamento Milano - Adriatico, in funzione di integrazione con il cabotaggio adriatico.

Le opere prioritarie individuate riguardano la realizzazione della nuova conca di navigazione di Cremona, la manutenzione ed il completamento funzionale del porto di Cremona (in parte già finanziato con l. 380/90), la realizzazione del raccordo ferroviario al porto di Mantova (in parte già finanziato con l. 380/90, l.r. 31/96 e da altri soggetti coinvolti quali il Comune di Mantova, l'Amministrazione provinciale di Mantova e le FS spa), la conca di navigazione di Valdaro (in parte già finanziato con l.380/90) e la sistemazione del Canale Fissero - Tartaro - Canalbianco.

Sistema relazionale della Valtellina.

La Regione Lombardia, in base a quanto stabilito dalla legge 102/90, ha predisposto ed approvato in data 19 marzo 1992 il "Piano di ricostruzione e sviluppo della Valtellina e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como", successivamente approvato con DPCM del 4 dicembre 1992.

Il Piano Valtellina articola gli interventi in tre sistemi, sistema relazione, sistema produttivo e sistema insediativo - ambientale, dando un ruolo strategico al miglioramento dei sistemi di accesso stradali e ferroviari alle aree montane ricomprese nella pertinenza del Piano stesso.

In particolare per l'accessibilità ferroviaria sono previsti interventi:

- Ferrovie Milano-Lecco-Colico-Sondrio-Tirano e Colico-Chiavenna



- Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo

Per l'accessibilità stradale sono previsti interventi di potenziamento ed eliminazione di punti critici delle seguenti strade:

- SS 37 da Chiavenna al confine di Stato
- SS 36 da Colico al Passo Spluga
- SS 39 dell'Aprica
- SS 470 della Valbrenbana
- SS 340 dir Regina da Maneggio a Colico

Al fine di completare gli interventi afferenti ai sistemi di accessibilità ferroviaria e stradale occorre reperire la copertura finanziaria degli interventi di completamento delle seguenti arterie:

- Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo
- SS 38 da Colico a Bormio
- SS 470 della Valbrenbana
- SS 340 dir Regina da Maneggio a Colico

Integrazione tariffaria tra i vettori di trasporto pubblico locale nell'area comprensoriale milanese.

Gli obiettivi di tale progetto sono:

- conseguire una maggiore efficienza ed efficacia del servizio di trasporto pubblico attraverso l'introduzione di un sistema di bigliettazione magnetica ed elettronica, diretto a realizzare l'integrazione tra le reti del sistema dei trasporto pubblico, favorendo l'intermodalità e l'introduzione di documenti di viaggio omogenei;
- raccogliere informazioni dettagliate e aggiornate sulla frequentazione delle varie modalità di trasporto, nonché sulla distribuzione territoriale e temporale della domanda, onde consentire alla Regione una più efficace programmazione dei servizi.

Il sistema di bigliettazione magnetica ed elettronica verrà realizzato attraverso fasi temporali successive che, in prima fase (1999-2000) interesseranno l'area comprensoriale milanese e garantiranno flessibilità d'uso del trasporto pubblico su tutti i vettori ferro-gomma.

Successivamente (2000-2003) il nuovo sistema di bigliettazione verrà esteso alla restante rete ferroviaria regionale, ai servizi urbani eserciti negli altri capoluoghi di provincia, alle reti delle principali autolinee extraurbane e a eventuali vettori esercenti servizi urbani significativi.

Riquilificazione del sistema delle stazioni della rete ferroviaria regionale.

Gli obiettivi perseguiti da questo programma di interventi sono:



- miglioramento dell'accessibilità al Sistema Ferroviario Regionale al fine di aumentare l'utenza del SFR e ridurre di conseguenza il traffico, la congestione, nonché l'inquinamento acustico e atmosferico soprattutto nelle aree metropolitane;
- integrazione funzionale tra rete FS e rete FNM;
- integrazione tra progetti infrastrutturali dei trasporti e l'uso del territorio, per una migliore localizzazione di funzioni e servizi;
- realizzazione di modelli economici finanziari per l'attuazione degli interventi;
- promozione dello sviluppo polarizzato a rete, ottimizzando l'accessibilità alle funzioni urbane, recuperando le aree dismesse o dismissibili in zone ad alta accessibilità.

Il raggiungimento degli obiettivi richiede una attività integrata tra gli enti locali e le Aziende esercenti il servizio regionale. Al momento sono stati individuati:

- progetti previsti delle stazioni di Como e Varese con l'unificazione nel nodo delle linee FNM e FS;
- stazioni di porta del SFR: Pioltello - Rho - Pero – Rogoredo;
- miglioramenti accessibilità e aree di interscambio delle stazioni ferroviarie.

