

 a) La creazione di condizioni territoriali idonee allo **sviluppo del sistema aeroportuale lombardo**. Questo progetto consta di due fasi: la prima, definita “di medio periodo”, prevede il potenziamento di **Malpensa** per dare una risposta adeguata alla domanda lombarda e dell’Italia settentrionale riguardo al traffico intercontinentale e continentale oggi svolto dagli hub nordeuropei. Nei piani della Regione questo dovrebbe inoltre attrarre nuovi investimenti e nuove occasioni di sviluppo economico. La strategia di *medio e lungo periodo* ha invece come obiettivo il potenziamento dell’aeroporto di **Montichiari** (Brescia), identificato come un’infrastruttura intermodale, con tutto quanto sia necessario all’accessibilità via terra, come il collegamento ferroviario ad alta capacità. Lo sviluppo di Montichiari pone almeno due questioni di peso rilevante: da un lato, la competizione latente con Verona-Villafranca, situato a pochi chilometri al di là del Mincio, che sinora è stata “compressa” attraverso politiche di partecipazione societaria e che dovrà, in futuro, essere affrontata con strumenti più sofisticati; dall’altro, l’ubicazione della stazione dell’alta velocità ferroviaria, che vede il capoluogo bresciano e il comune di Montichiari su posizioni opposte (la soluzione passerà, probabilmente, attraverso un collegamento-navetta tra Brescia e l’aeroporto). Sullo sfondo, le sorti dello scalo bergamasco di **Orio al Serio** sembrano segnate dall’impossibilità di espansione all’interno di un sistema metropolitano denso e dal rapporto di competizione-cooperazione con l’altro *city airport* lombardo, Linate.

 b) **Lo sviluppo del sistema ferroviario lombardo con la sua piena integrazione nella rete europea**: nei programmi regionali verranno potenziate e rimesse in assetto le attuali linee, realizzati i nuovi tracciati di collegamento nazionale e internazionale (alta capacità) e riqualificati i nodi. In particolare, è stato raggiunto l’accordo con RFI per la riqualificazione e il potenziamento della rete ferroviaria lombarda e il riassetto dei collegamenti tra il Nord Italia e la Svizzera: **si realizzerà il progetto “Alp Transit” con le gallerie del Loeschthberg (2007) e Gottardo (2014)** – sebbene l’esclusione dalla *quick start list* della Commissione Van Miert possa allungare i tempi della realizzazione – lavorando per il resto solo sull’esistente e la sua razionalizzazione. Ciò comporta la separazione dei traffici per tipologia, la definizione di nuovi piccoli interventi infrastrutturali, lo spostamento dei flussi di transito merci, oggi gravanti sul capoluogo lombardo, su itinerari tangenziali. Occorre inoltre perseguire il potenziamento delle interconnessioni tra le reti RFI e FNME, in coerenza con lo sviluppo economico e territoriale lombardo. Proseguono le azioni regionali di concertazione necessarie per la realizzazione e il completamento degli interventi ferroviari previsti nell’accordo di programma quadro “Realizzazione di un sistema integrato di **accessibilità** ferroviaria e stradale all’aeroporto di Malpensa 2000” (1999) e nel “Protocollo d’intesa per la definizione degli interventi a completamento e adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l’area della Brianza” (2001), nonché degli interventi relativi al **sistema dell’alta capacità ferroviaria** (diretrici Milano-Bologna, Milano-Torino e Milano-Verona) (figg. 4 e 5);

 c) Il riassetto della **rete viaria** tramite:

-  • **Lo sviluppo della rete autostradale, creando, nella fascia pedemontana e sud medio-padana, itinerari alternativi** che liberino Milano dai flussi di attraversamento. In particolare si attueranno i seguenti progetti:
  - il completamento dell’asse verso Malpensa, (accordi di programma quadro per l’accessibilità a Malpensa e per la grande viabilità);
  - il sistema viabilistico pedemontano, direttissima Milano-Brescia (BRE-BE-MI) e loro raccordo;
  - raccordo autostrada del Brennero (A22) e autostrada della Cisa (A15), “TI-BRE”;
  - nuovo asse medio-padano da Torino a Venezia;
  - potenziamento del sistema tangenziale milanese;
  - accessibilità al nuovo polo fieristico Rho-Però;
  - sistema tangenziale esterno di Brescia con connessione alla valle Trompia;
  - collegamento tra l’autostrada Piacenza-Brescia (A21) e il porto di Cremona.