



ITR 21258

Tipo di risposta: *Scritta*

Al Presidente del Consiglio regionale della Lombardia

Oggetto: Richiesta di aggiornamenti in merito all'avanzamento del DocFAP "Potenziamento Milano–Melegnano–Lodi" e al quadruplicamento della tratta ferroviaria Tavazzano–Lodi

La sottoscritta consigliera regionale

premessso che:

- con l'interrogazione a risposta scritta n. 2688, presentata in data 25 marzo 2025, i sottoscritti chiedevano all'Assessore competente se il quadruplicamento della tratta ferroviaria Tavazzano–Lodi rientrasse tra gli interventi ritenuti strategici da Regione Lombardia per migliorare la qualità del servizio ferroviario e in quale arco temporale ne fosse prevista la realizzazione;
- il tratto compreso tra Tavazzano e Lodi, di circa otto chilometri e attualmente a doppio binario, costituisce da decenni il noto "collo di bottiglia" della direttrice, in quanto impedisce la separazione tra i flussi dei treni regionali e suburbani e quelli a lunga percorrenza e merci, con ricadute negative sulla puntualità e sulla regolarità dell'intera linea Milano–Bologna, uno degli assi ferroviari più trafficati d'Italia;
- il Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile annovera tra i propri Obiettivi Strategici, al capitolo 1.1.1, quello di "Potenziare e riqualificare la rete viaria e ferroviaria per una Lombardia accessibile e connessa", e individua come prioritario l'obiettivo della neutralità carbonica nel settore dei trasporti;

preso atto che:

- nella relazione di risposta, la Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche confermava che l'intervento è ritenuto di interesse da Regione Lombardia, in quanto previsto nel Piano Territoriale

- Regionale vigente e confermato nella pianificazione sviluppata all'interno dei documenti di aggiornamento del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti in fase di approvazione;
- la medesima relazione segnalava che, con l'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma MIT-RFI, a seguito delle analisi capacitive condotte dal gestore della rete e dell'evoluzione degli scenari di traffico, era emersa la necessità di avviare una project review dell'intervento, al fine di estendere il perimetro del potenziamento anche alla tratta a nord della stazione di Tavazzano;
 - conseguentemente, sempre nell'ambito dell'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma, veniva previsto l'intervento denominato "Potenziamento Milano–Melegnano–Lodi", con l'indicazione di procedere all'avvio del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP);
 - secondo quanto riferito da RFI nella medesima relazione, l'avvio del DocFAP era collocato "verosimilmente entro la fine del 2025", con conclusione prevista "entro la fine 2026/inizio 2027";
 - l'intervento "Quadruplicamento Tavazzano–Lodi" risulta inserito nel vigente Contratto di Programma 2022–2026 sottoscritto tra RFI S.p.A. e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con disponibilità finanziarie pari a 3,2 milioni di euro, destinate allo sviluppo della progettazione, mentre il fabbisogno residuo, quantificato in 156,8 milioni di euro, è indicato dal medesimo Contratto di Programma con riferimento al quinquennio 2027–2031;
 - è al contempo in corso di realizzazione il raddoppio della linea Codogno–Cremona–Mantova, opera finanziata per circa 2,14 miliardi di euro e volta a incrementare in misura significativa il numero dei treni passeggeri e merci, i cui flussi convergono sulla direttrice Milano–Piacenza attraverso il nodo di Lodi;
 - il Contratto di Programma MIT-RFI 2022–2026, nel quale l'opera risulta incardinata, giunge quest'anno a scadenza;

ritenuto che:

- il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali costituisce la prima e più preliminare fase dell'iter progettuale, finalizzata al mero confronto tra soluzioni alternative, e che pertanto la sua conclusione, prevista non prima della fine del 2026 o dell'inizio del 2027, colloca l'effettiva realizzazione dell'opera in un orizzonte pluriennale, ben oltre la scadenza del vigente Contratto di Programma;
- le risorse destinate alla realizzazione dell'opera, pari a 156,8 milioni di euro, risultano collocate nel quinquennio 2027–2031, ossia in un periodo di programmazione successivo alla scadenza del vigente Contratto di Programma, mentre le somme oggi disponibili, pari a 3,2 milioni di euro, sono riferite alla sola progettazione, con conseguente incertezza circa i tempi e la copertura della fase realizzativa;
- risulta ad oggi trascorso il termine indicato da RFI per l'avvio del DocFAP, senza che risultino comunicazioni pubbliche circa l'effettivo avvio delle attività e il relativo stato di avanzamento;
- in assenza della separazione dei flussi tra Tavazzano e Lodi, l'incremento di capacità atteso dal raddoppio della Codogno–Cremona–Mantova, così come la crescita dei traffici merci connessa all'attivazione del Terzo Valico dei Giovi, rischiano di non poter essere pienamente assorbiti, permanendo il collo di bottiglia a monte del capoluogo lodigiano;
- l'opera presenta un'estensione limitata, di circa otto chilometri, e risponde a una criticità che investe l'intera direttrice Milano–Piacenza, a beneficio dell'utenza pendolare del sud Milano e del Lodigiano;

- l'intervento presenta, sotto il profilo realizzativo, una complessità contenuta, poiché nelle aree di antistazione di Lodi e di Tavazzano risulta già disponibile una quota rilevante dei binari necessari, mentre la tratta intermedia si sviluppa prevalentemente in aperta campagna, circostanza che riduce le interferenze con il tessuto urbanizzato e alleggerisce il quadro espropriativo e autorizzativo, con positivi riflessi sui tempi e sui costi di realizzazione;
- il quadruplicamento costituisce inoltre condizione abilitante per la realizzazione, più volte sollecitata dai comitati dei pendolari, di una nuova fermata a servizio del polo universitario e produttivo di Lodi (area Università/Zucchetti), ben nota agli uffici regionali;
- l'estensione del perimetro dell'intervento entro il più ampio "Potenziamento Milano–Melegnano–Lodi" non deve tradursi in un ridimensionamento o in un rinvio sine die della soluzione al collo di bottiglia tra Lodi e Tavazzano, che resta l'esigenza prioritaria per l'utenza pendolare della direttrice;
- i comitati dei pendolari del sud Milano e del Lodigiano hanno ripetutamente segnalato il rischio che l'opera venga ulteriormente procrastinata o stralciata, anche a fronte dell'apertura di nuovi fronti infrastrutturali sulla medesima area, tra cui lo studio di fattibilità per una nuova linea ferroviaria Milano–Crema;

INTERROGA L'ASSESSORE COMPETENTE PER SAPERE:

- se il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali relativo all'intervento "Potenziamento Milano–Melegnano–Lodi" sia stato effettivamente avviato entro i termini indicati da RFI (fine 2025) e, in caso contrario, per quali motivazioni e con quale nuova tempistica, quale sia il suo stato di avanzamento e se sia confermata la conclusione entro la fine 2026/inizio 2027, nonché quale sia il cronoprogramma prospettato per le fasi progettuali successive (progetto di fattibilità tecnico-economica, progetto definitivo ed esecutivo) e per l'avvio dei lavori;
- in che modo Regione Lombardia intenda coordinare la tempistica dell'intervento con l'entrata in esercizio del raddoppio della Codogno–Cremona–Mantova, affinché il perdurare del collo di bottiglia di Lodi non vanifichi l'incremento di capacità da essa generato, e se, anche in ragione della limitata complessità realizzativa dell'opera (disponibilità di parte dei binari nelle aree di antistazione e sviluppo della tratta prevalentemente in aperta campagna), intenda rappresentare a RFI e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la necessità di anticiparne l'attuazione;
- quali garanzie Regione Lombardia intenda assicurare affinché la confluenza del quadruplicamento Tavazzano–Lodi nel più ampio "Potenziamento Milano–Melegnano–Lodi" non ne comporti il ridimensionamento, la deprioritizzazione o lo stralcio, e in quale rapporto di priorità l'intervento si collochi rispetto agli altri studi e progetti in corso sulla medesima area, con particolare riferimento allo studio di fattibilità della linea Milano–Crema.

Firmatari

VALLACCHI Roberta (PD), 09/07/2026

Atto presentato il 09/07/2026 16:31:17

