

Tavolo Territoriale Tematico

«Infrastrutture ed Assetto del Territorio»



UTR Brianza, Sede di Lecco

(revisione settembre 2020)

Indice:

1. SP 639 - NUOVA LECCO-BERGAMO – 2° LOTTO “SAN GEROLAMO”	3
2. SP 639-NUOVA LECCO-BERGAMO – 3° LOTTO “LAVELLO”	5
3. SS 36 - RICOSTRUZIONE DEL PONTE DI ISELLA (CIVATE).....	7
4. SS.36 – TERZA CORSIA DEL PONTE MANZONI (LECCO)	9
5. RAZIONALIZZAZIONE SVINCOLO DEL BIONE DI LECCO DELLA SS 36 IN COLLEGAMENTO CON MILANO, VALTELLINA, VALSASSINA E BERGAMO	11
6. SS 36 - SVINCOLO DI MANDELLO DEL LARIO	13
7. PASSAGGIO A LIVELLO DI BELLANO	14
8. SS 36 - PEDUNCOLO DI DERVIO	17
9. SS36 - SVINCOLO DI PIONA.....	19
10. PONTE SAN MICHELE (PADERNO-CALUSCO D’ADDA)	21
11. PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE EST	23
12. LINEA FERROVIARIA MILANO-LECCO-COLICO-SONDRIO	25
13. LINEA FERROVIARIA LECCO-COMO	27
14. LINEA FERROVIARIA LECCO-BERGAMO.....	29
15. CICLOPISTA LECCO ABBADIA – 2° LOTTO	31
16. COMPLETAMENTO DELLA CICLOPISTA DELLA VALSASSINA	33

1. SP 639 - nuova LECCO-BERGAMO – 2° lotto “San Gerolamo”

Descrizione:	<p>Tra gli assi viari più penalizzati del lecchese c'è il collegamento con l'area bergamasca, che riveste un ruolo strategico per la presenza di aziende, autostrade e aeroporto, ma soffre di inadeguatezza per volume di traffico. Per ovviare a ciò la Provincia di Lecco ha progettato una nuova arteria di attraversamento dei Comuni di Lecco (frazione Chiuso e Maggianico), Vercurago e Calolziocorte (località Sassi della frazione Lavello).</p> <p>Il tracciato si sviluppa globalmente per circa 4.6 km, dei quali 2.5 in galleria. Tale soluzione consentirà di bipartire i flussi veicolari di scorrimento veloce da quelli di carattere locale, apportando conseguenti benefici in termini di vivibilità urbana e di sensibile riduzione del traffico nei territori interessati.</p> <p>Con delibera Cipe del 6/11/2009 si approvavano i progetti preliminari del 2°lotto “San Gerolamo” (€ 93.670.000) e del 3°lotto “Lavello” (€ 36.830.000 non finanziato), per un costo totale di € 130.500.00, aumentati nel corso degli anni ad € 138.500.000 per il solo 2°lotto.</p> <p>Nelle more del trasferimento delle competenze ad ANAS, la Provincia di Lecco ha completato nel 2009 l'adeguamento del tracciato di cantiere in località Chiuso, presso la rotatoria vicino all'imbocco sud della nuova arteria (importo lavori di 279.000 €).</p> <p>Con DPCM del 30/01/2020 è stato definitivo il passaggio di competenza dell'opera dalla Provincia di Lecco ad ANAS, a cui spetterà la SP 639 e parte della SP 342. Alla luce del passaggio di competenze è attesa la rivalutazione dei progetti e costi, finalizzati alla ripresa e completamento lavori.</p>
Finalità:	Miglioramento della viabilità lungo la SP 639 e sensibile riduzione del traffico in frazione Chiuso di Lecco e nei comuni di Vercurago e Calolziocorte.
Soggetto promotore	Provincia di Lecco, Ministero
Soggetti coinvolti	Anas, Regione, Comuni interessati.
Localizzazione	Lungo la sponda orientale del fiume Adda, all'altezza dei comuni di Lecco (Chiuso), Vercurago e Calolziocorte (Lavello).
Tempi di realizzazione	Da ridefinire con un nuovo cronoprogramma di Anas.
Costi/Finanziamenti attuali	<p>€ 138.500.000 per il solo 2° lotto (San Gerolamo). Nel contesto del “Patto per la Lombardia” (ottobre 2017), Regione ha approvato un elenco di interventi di messa in sicurezza di infrastrutture stradali, assegnando 3 milioni di Euro per la Lecco-Bergamo.</p> <p>Il nuovo progetto comporterà costi aggiuntivi.</p> <p>Possibile finanziamento nell'ambito della Legge olimpica (Variante di Vercurago, richiesti 119.000.000 di euro).</p>
Criticità/Altro	Sono in corso i sopralluoghi sulle strade provinciali finalizzati alla redazione dei verbali per la formalizzazione del passaggio delle competenze dalla Provincia ad ANAS.



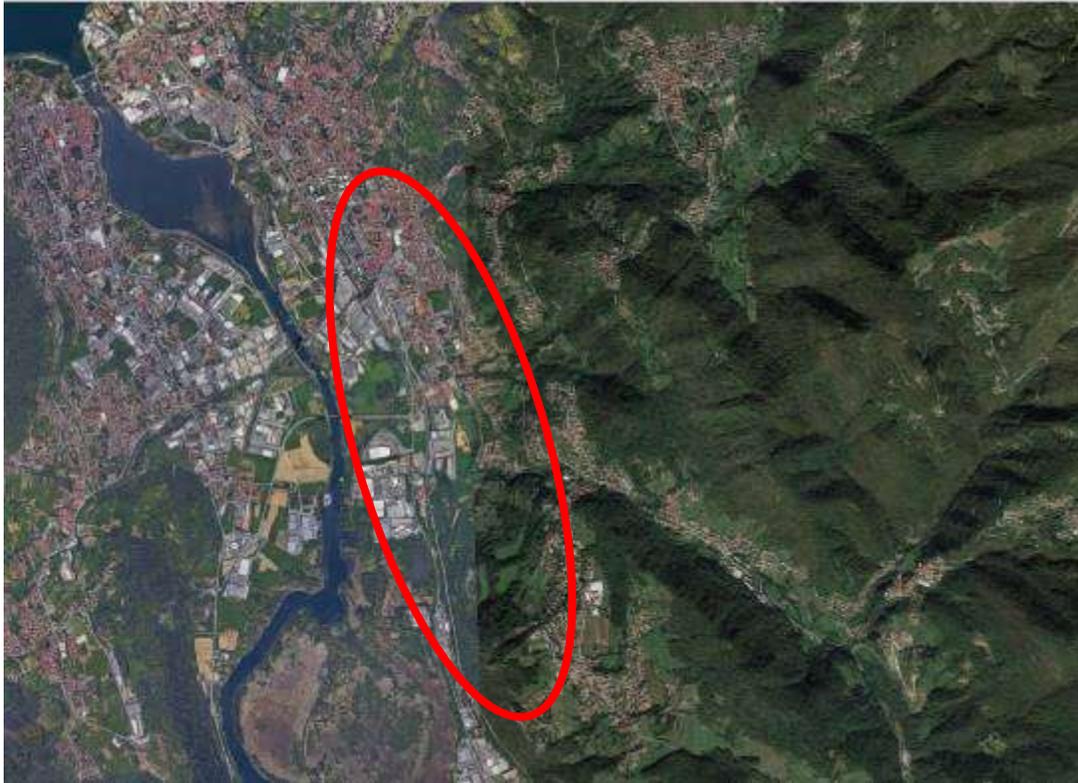
Localizzazione del lotto San Gerolamo della nuova Lecco - Bergamo



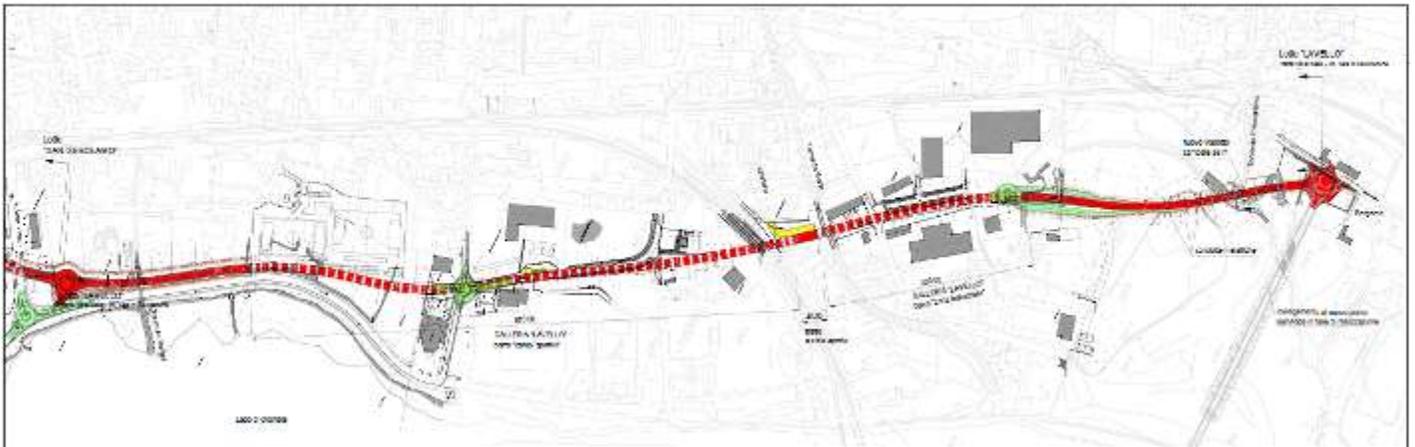
Planimetria di progetto del lotto San Gerolamo della nuova Lecco - Bergamo

2. SP 639-nuova LECCO-BERGAMO – 3° lotto “Lavello”

Descrizione:	<p>Con delibera Cipe del 6/11/2009 si approvavano i progetti preliminari del 2°lotto “San Gerolamo” (€ 93.670.000) e del 3°lotto “Lavello” (€ 36.830.000 non finanziato), per un costo totale di € 130.500.00, aumentati nel corso degli anni ad € 138.500.000 per il solo 2°lotto.</p> <p>Il 3°lotto “Lavello” è indispensabile per garantire continuità con la viabilità veloce da Lecco fino all’autostrada A4 “Milano-Venezia”, attraverso la variante di Cisano Bergamasco e la tangenziale di Bergamo.</p> <p>La realizzazione di questo lotto risolverebbe il congestionamento viabilistico della frazione Lavello, in comune di Calolziocorte.</p>
Finalità:	Migliorare la viabilità veloce da Lecco fino all’autostrada A4 Milano-Venezia e all’aeroporto internazionale di Orio al Serio ed evitare il congestionamento viabilistico della frazione Lavello in Calolziocorte.
Soggetto promotore	Provincia di Lecco, Ministero
Soggetti coinvolti	Anas, comune di Calolziocorte.
Localizzazione	Lungo la sponda orientale del fiume Adda a sud del nucleo storico di Calolziocorte.
Tempi di realizzazione	Cronoprogramma da definire.
Costi/Finanziamenti	Circa 55.000.000 € (nuova stima). Nessun finanziamento.
Criticità/Altro	<p>Carenza totale di risorse e necessità di realizzare l’opera in continuità con il 2° lotto “San Gerolamo” e la variante di Cisano Bergamasco.</p> <p>Sono in corso i sopralluoghi sulle strade provinciali finalizzati alla redazione dei verbali per la formalizzazione del passaggio delle competenze dalla Provincia ad ANAS.</p>



Corografia dell'area del 3° lotto "Lavello" della nuova Lecco-Bergamo



Planimetria del 3° lotto "Lavello" della nuova Lecco-Bergamo

SUPERSTRADA 36 MILANO-LECCO

Le principali opere previste per l'ammodernamento della Superstrada 36, nel tratto lecchese da Civate a Colico, sono elencate di seguito.

Su tutto il tratto della SS.36 e SS.38 Anas ha anche in previsione un'infrastrutturazione elettrica, consistente nel posizionamento, nelle aree di servizio, di colonnine finalizzate alla ricarica di veicoli elettrici.

Con provvedimento attuativo della LR. 9/2020 (DGR 3531 del 5/08/2020. All.3) la Regione Lombardia ha finanziato tale intervento con 8 mln di €.

Altri interventi riguardanti la SS. 36 sono previsti nella Legge olimpica: la messa in sicurezza del tratto Giussano-Civate e il consolidamento della galleria Monte Pizzo.

3. SS 36 - RICOSTRUZIONE DEL PONTE DI ISELLA (CIVATE)

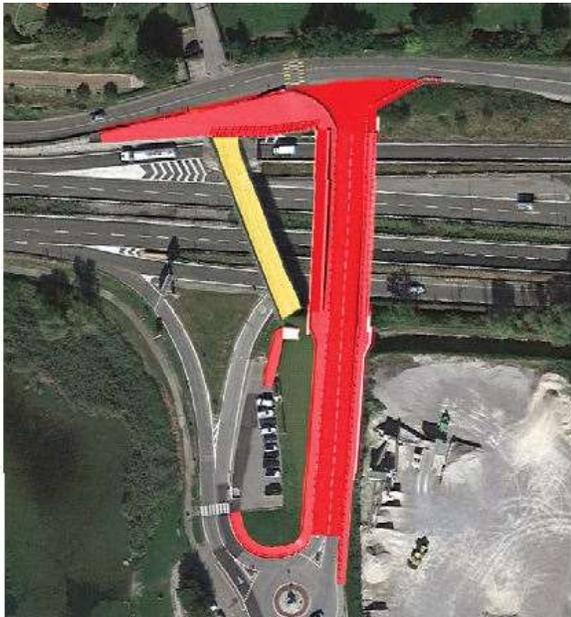
Descrizione	<p>La nuova opera, realizzata da Anas In acciaio Corten, è costituita da una campata unica di 50 metri, ha una larghezza del piano viabile di 8,50 metri con un franco utile rispetto al piano di scorrimento della SS 36 aumentato da 4,45 a 5,20 metri. È inoltre presente un'ampia pista ciclopedonale a sbalzo oltre alla trave longitudinale lato Milano.</p> <p>All'inizio del 2018 Anas ha firmato il contratto con la ditta appaltatrice che si è aggiudicata la gara con ribasso del 7% sull'importo a base d'asta.</p> <p>Lo scorso 10 agosto è stato inaugurato il nuovo ponte di Civate sulla Superstrada 36 e riaperto alla circolazione stradale. Il cavalcavia preesistente, ora demolito, era stato chiuso al traffico nel novembre 2016 a seguito di ispezioni e indagini tecniche che avevano riscontrato il degrado della struttura e la conseguente carenza di garanzie di percorribilità da parte dei mezzi pesanti.</p>
Finalità	Collegamento della frazione Isella. Ripristino del transito per tutti i mezzi, anche pesanti e carichi eccezionali, contribuendo allo snellimento del traffico sugli altri viadotti, in particolare quello di Annone e di Lecco-lungolago.
Soggetto promotore	Anas
Soggetti coinvolti	Comune di Civate
Localizzazione	Lungo la Superstrada 36 adiacente al lago di Annone, all'altezza della frazione Isella in comune di Civate.
Tempi di realizzazione	Previsti 340 gg, poi superati. Opere ultimate.
Costi/finanziamenti	Oltre 3,2 mln di €.



Immagine del vecchio ponte, ora demolito



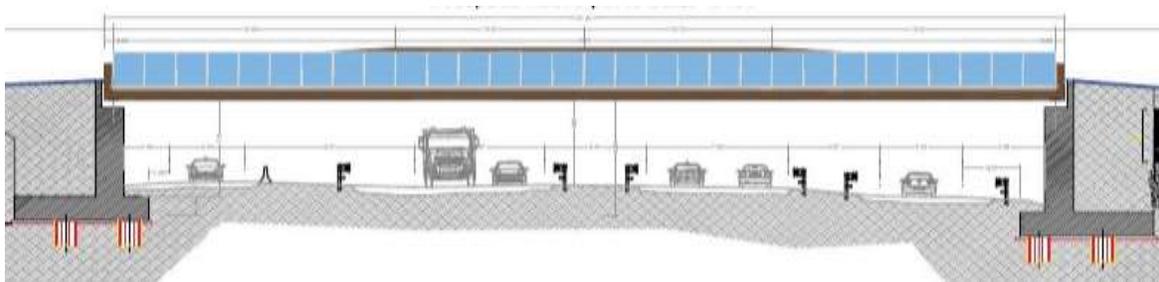
Immagine del nuovo ponte



Planimetria ponte demolito (giallo)/costruito (rosso)



Planimetria stato di progetto/finale



Prospetto nuovo ponte



Inserimento fotografico del nuovo ponte

4. SS.36 – TERZA CORSIA DEL PONTE MANZONI (LECCO)

Descrizione:	<p>L'attuale ponte Manzoni di Lecco della SS 36 è costituito da 2 carreggiate con 2 corsie per ogni senso di marcia.</p> <p>Oltre che dagli utenti della S.S. 36 è anche utilizzato come viabilità locale per recarsi da una sponda all'altra dell'Adda. Ciò comporta criticità di immissione in superstrada, con possibili rallentamenti e potenziali pericoli per la circolazione stradale. Anche per questo motivo è stato elaborato il progetto di una terza corsia svincolata, per agevolare la comunicazione tra i comuni rivieraschi. Il nuovo ponte sarà completamente indipendente dal vecchio e sarà costituito da una corsia unidirezionale da Pescate al Bione.</p> <p>La struttura avrà portata e carichi di prima categoria, si avvarrà di una corsia di marcia e di una pista ciclabile (sfruttabile in caso di emergenza dai mezzi di soccorso) e di banchine laterali.</p> <p>ANAS sta redigendo il progetto definitivo/esecutivo finalizzato all'ottenimento di tutti i pareri di legge.</p>
Finalità:	<p>Scopo dell'ampliamento è agevolare il traffico locale (veicolare e ciclo-pedonale) che si sposta lungo le due sponde del fiume Adda senza interferire col traffico veloce della SS 36. Ulteriore finalità è fornire una viabilità alternativa in caso di blocco della SS 36, evitando il congestionamento della città di Lecco, consentendo anche il transito ai mezzi di soccorso.</p>
Soggetto attuatore	ANAS
Soggetti coinvolti	Comune di Lecco (Provincia e Regione).
Localizzazione	Lungo la Superstrada 36 in attraversamento del fiume Adda, tra la galleria del Monte Barro a sud e l'attraversamento sotterraneo di Lecco a nord.
Tempi di realizzazione	Cronoprogramma da definire (2021-2023)
Costi stimati	<p>Circa € 12.000.000.</p> <p>Possibile finanziamento nell'ambito della Legge olimpica (Richiesti 15.000.000 di euro).</p>
Criticità / Altro	Si prevede di integrare l'accordo con Terna per l'interrimento dei tralicci della linea elettrica presso il ponte (1.5 mln di €).

La terza corsia del Ponte Manzoni sull'Adda:



Figura 3 – Vista aerea in pianta del Ponte Manzoni e degli svincoli di Pescate (lato Milano) e di Bione (lato Lecco)

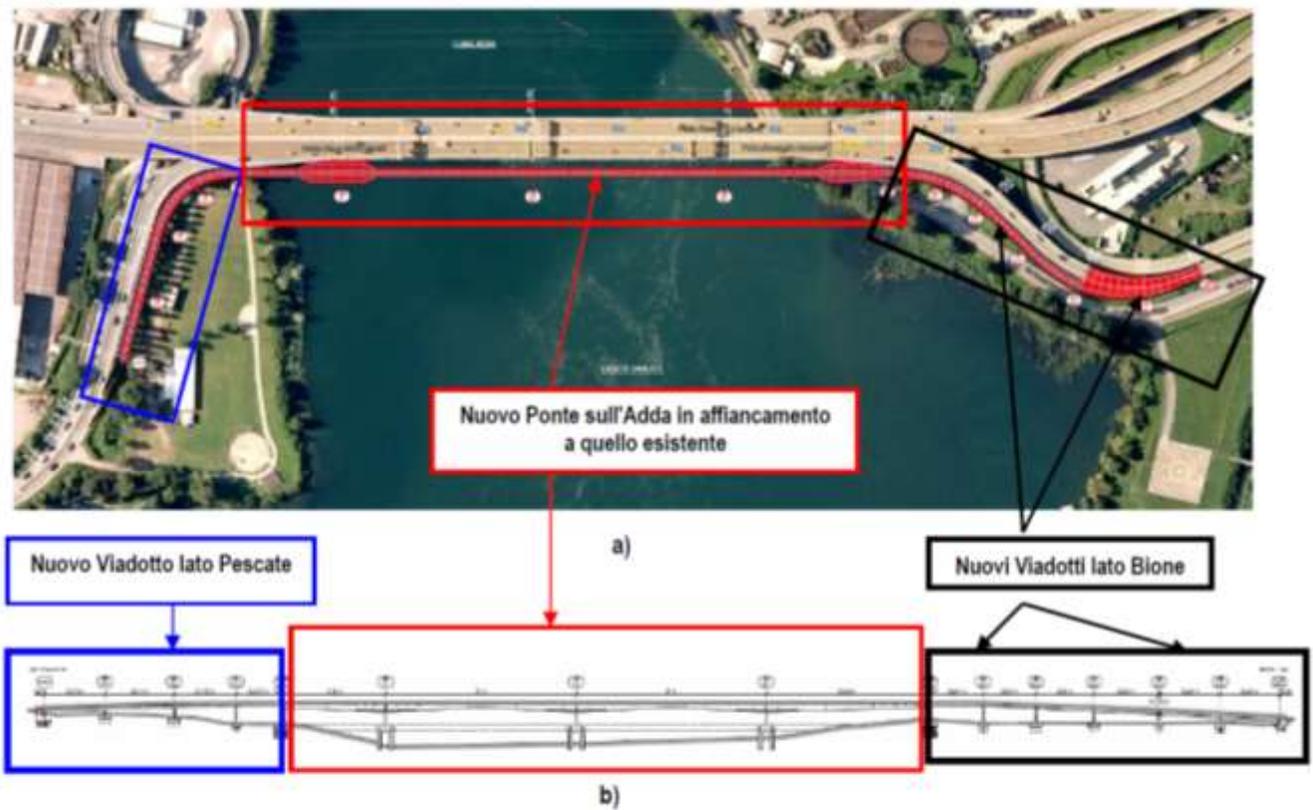


Figura 18

- a) Schema in pianta delle strutture di ampliamento da affiancare a quelle esistenti nell'area d'intervento
- b) Profilo longitudinale delle nuove strutture in progetto

5. RAZIONALIZZAZIONE SVINCOLO DEL BIONE DI LECCO DELLA SS 36 IN COLLEGAMENTO CON MILANO, VALTELLINA, VALSASSINA E BERGAMO

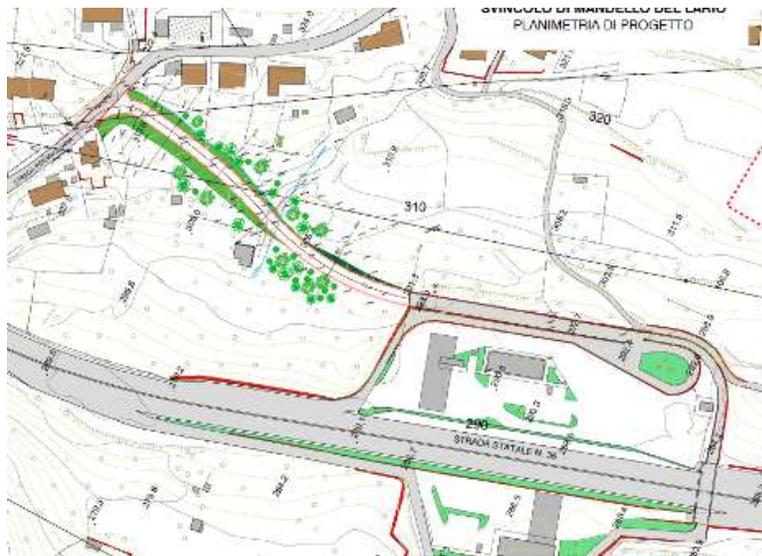
Descrizione:	<p>L'area del Bione costituisce un nodo viabilistico strategico non solo nel contesto urbano, ma anche regionale, perché funge da area di svincolo con la rete sovracomunale, indirizzando verso la viabilità statale per Milano e Valtellina/Svizzera (SS 36), verso la Valsassina (SS 36 DIR) e provinciale per Bergamo/autostrade e aeroporto di Orio al Serio (SR 639).</p> <p>Un'ulteriore interconnessione avverrà col programmato intervento della terza corsia del ponte Manzoni della S.S. 36 in attraversamento del fiume Adda, in corso di progettazione da Anas. Altra necessità consiste nell'interramento di due linee elettriche subaeree che attraversano l'Adda a nord del ponte Manzoni, costituendo criticità per le manovre degli elicotteri che utilizzano l'attigua piazzola dell'elisoccorso.</p>
Finalità:	<p>La razionalizzazione viabilistica in area Bione è prioritaria non solo per agevolare gli indirizzi verso altre arterie strategiche, ma anche per servire importanti nodi cittadini quali: il Polo logistico delle merci, il Centro sportivo Comunale, la piazzola dell'elisoccorso, l'edificio della protezione civile e la futura caserma dei Vigili del Fuoco, l'area del depuratore interurbano, l'area camperistica ed il polo commerciale di Rivabella.</p>
Soggetto promotore	Comune di Lecco
Soggetti coinvolti	Anas, Regione, Provincia, e Società Terna
Localizzazione	Località Bione (viale Don Ticozzi), a nord del lago di Garlate.
Tempi di realizzazione	Stimati nel contesto della XI legislatura nazionale (2023) a condizione del reperimento del cofinanziamento a breve termine.
Costi/Finanziamenti	Con provvedimento attuativo della LR. 9/2020 (DGR 3531 del 5/08/2020. All.3) la Regione ha finanziato l'intervento con 4 milioni di euro.
Criticità/Altro	Si chiede a Regione di sostenere la richiesta a Terna di assunzione degli oneri dell'interramento delle linee elettriche e di monitorare l'avanzamento progettuale della terza corsia sul ponte Manzoni in capo a ANAS.

Snodi viabilistici che dipartono dall'area del Bione:



6. SS 36 - SVINCOLO DI MANDELLO DEL LARIO

Descrizione	<p>L'intervento consiste nella realizzazione di una connessione parziale (al servizio dei soli spostamenti da e per la direzione Sondrio) tra la viabilità provinciale (S.P.72) e comunale e la S.S.36, in Comune di Mandello, all'altezza della frazione di Maggiana. E' articolato in due fasi distinte, attuate in modo coordinato ma indipendente:</p> <p>a) lavori di adeguamento delle rampe di uscita dalla carreggiata sud e di immissione nella carreggiata nord della S.S. 36, di competenza ANAS: interventi già eseguiti da ANAS.</p> <p>b) costruzione di una bretella di raccordo tra le suddette rampe e la viabilità comunale (via per Maggiana), prevista in capo alla Provincia di Lecco e al comune di Mandello, secondo impegni regolati da un apposito Protocollo d'intesa sottoscritto dalle parti nel 2016.</p> <p>La strada, a semplice corsia per senso di marcia, avrà una lunghezza di 170 metri e 7 metri di larghezza, 22 metri di dislivello con una pendenza del 13% e sarà accessibile solo ai veicoli leggeri con limite di 50 km/h.</p> <p>Per la bretella di raccordo la Provincia ha trasmesso il progetto esecutivo al Comune il 21/11/2019. Con decreto n. 13 del 27/11/2019 e determina n. 799 del 17/12/2019, il Comune ha rispettivamente approvato la procedura di esproprio e il progetto esecutivo.</p> <p>Per la realizzazione dell'opera sono necessari 610.000 euro. In base agli impegni assunti nell'apposita Convenzione sottoscritta con il Comune il 25 marzo 2020 (schema approvato con DGR 2987 del 23/3/2020), la Regione vi concorre con un importo massimo del 50% (305.000 euro).</p> <p>A maggio 2020 la stazione unica della Provincia di Lecco ha appaltato le opere e i lavori sono stati avviati lo scorso mese di giugno.</p>
Finalità	La realizzazione dello svincolo consentirà il transito di parte del traffico leggero, diminuendo il congestionamento della S.P. 72 del lago e consentendo una nuova immissione in superstrada tra lo svincolo di Bellano (ubicato a monte della S.S. 36 lungo la SP 62 della Valsassina) e l'inversione di marcia in località Pradello presso la discoteca Orsa Maggiore.
Soggetto promotore	Comune di Mandello del Lario.
Soggetti coinvolti	Regione, Provincia di Lecco e Anas (per l'allargamento delle due rampe di accesso).
Localizzazione dell'intervento	In sponda sinistra del ramo di Lecco del Lario a monte del comune di Mandello, presso la frazione Maggiana.
Tempi di realizzazione	Entro 2021.
Costi/finanziamenti	Costo di € 610.000 (€ 305.000 di finanziamento comunale; € 305.000 di finanziamento regionale).



Planimetria del nuovo svincolo di Mandello



Immagine con inserimento opera



La strada tracciata che risale verso Maggiana



Il punto di collegamento tra bretella e svincolo alla SS 36

7. PASSAGGIO A LIVELLO DI BELLANO

Descrizione	<p>Il passaggio a livello di Bellano, tra la linea ferroviaria Milano-Lecco-Tirano e la S.P.62, costituisce un nodo alla viabilità tra la S.P. 72 del lago e lo svincolo di Bonzeno della S.S. 36 (il solo svincolo tra Lecco e Piona). Tale nodo raggiunge alti livelli di criticità in occasione della chiusura della S.S. 36 per manutenzioni o per eventi calamitosi, laddove la viabilità provinciale dovrebbe fungere da alternativa. Il progetto definitivo, presentato lo scorso 4 agosto da RFI (Gruppo FS Italiane) al Comune di Bellano, prevede un sottopasso con intersezione a "T" sulla strada provinciale 72 e con innesto con un tornante sulla provinciale 62.</p> <p>La progettazione, curata da RFI, ha usufruito di un contributo di 100.000 € di Regione Lombardia al Comune di Bellano nel corso del 2019 (convenzione Regione - Comune). Contributo poi girato alla società del gruppo Ferrovie dello Stato per l'incarico di progettazione definitiva (convenzione del Comune - RFI).</p>
Finalità	<p>L'eliminazione del passaggio a livello di Bellano agevolerebbe lo scorrimento del traffico, evitando il congestionamento delle "provinciali" durante i fine settimana. In situazioni di emergenza (sanitaria e protezione civile) il passaggio a livello funge da barriera ai mezzi di soccorso, provocando ritardi. In situazione di chiusura della S.S. 36 per manutenzioni o emergenza (tra cui l'annoso problema della galleria Monte Pizzo), si crea un grave congestionamento, tale da rendere praticamente impossibile un piano del traffico alternativo.</p>
Attuatore	RFI e Comune di Bellano.
Soggetti coinvolti	Regione, Provincia e Comune di Bellano.
Localizzazione	Sponda destra del medio lago di Como, in Comune di Bellano.
Tempi di realizzazione	<p>Tempistiche ipotizzate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • entro 2020, consegna progetto definito e sua validazione; • entro 2021, gara per progetto esecutivo e realizzazione, avvio lavori; • entro 2023, termine lavori.
Costi stimati	<p>Costo stimato di circa 10 mln di €.</p> <p>Con provvedimento attuativo della LR. 9/2020 (DGR 3531 del 5/08/2020. All.1) la Regione ha cofinanziato l'intervento con 2 mln di € (1 mln per l'annualità 2021 e 1 mln per l'annualità 2022).</p>
Criticità/Altro	<p>Copertura finanziaria da completare.</p> <p>Intervento complesso in area vincolata, con problemi di sottoservizi ed interrimento di linee elettriche.</p>

8. SS 36 - PEDUNCOLO DI DERVIO

Descrizione	<p>L'intervento consiste nella realizzazione di un collegamento viario, a singola corsia per senso di marcia, tra la rotonda di ingresso/uscita dello svincolo di Dervio della S.S. 36 e la strada litoranea S.P. 72. Lo scopo è creare una viabilità alternativa all'attuale attraversamento del centro abitato del paese, caratterizzato dalla presenza di strettoie, tornanti e di un passaggio a livello sulla linea ferroviaria Milano-Sondrio-Tirano. Le modalità di attuazione dell'opera sono disciplinate da una convenzione sottoscritta il 28/01/2008 da Ministero Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia di Lecco, Comune di Dervio e ANAS S.p.A.</p> <p>La Provincia di Lecco - individuata come soggetto responsabile di tutte le fasi di progettazione e titolare delle competenze gestionali ad opera ultimata - ha sviluppato e consegnato ad ANAS un primo progetto preliminare (3/3/2014). Successivamente, alcune criticità puntuali emerse sulla soluzione ivi definita hanno indotto l'Amministrazione Provinciale ad approfondire lo studio di alcune modifiche progettuali e localizzative, in particolare rispetto alle modalità di attestamento dell'opera sulla S.P. 72. Lo schema di tale nuova configurazione, già condiviso dalle parti, verrà sviluppato progettualmente da ANAS fino al livello esecutivo (rif. nota del 30.9.2019 a Regione Lombardia del Direttore del coordinamento territoriale ANAS).</p>
Finalità	<p>Il nuovo collegamento è finalizzato a migliorare la connessione tra lo svincolo della S.S 36 e la S.P 72, riducendo il traffico dei veicoli transitanti lungo l'angusta viabilità locale del nucleo storico di Dervio, a vantaggio anche della vivibilità dei residenti.</p> <p>Il peduncolo fungerebbe all'occorrenza anche come viabilità alternativa e di servizio per agevolare il transito dei mezzi d'opera e di soccorso in caso di manutenzioni e interruzioni della superstrada (es: galleria Monte Pizzo).</p>
Soggetto promotore	Provincia di Lecco
Soggetti coinvolti	Comune di Dervio, Provincia di Lecco, Regione Lombardia, ANAS.
Localizzazione dell'intervento	Sponda sinistra del lago di Como a monte dell'abitato di Dervio.
Tempi di realizzazione	Stimato in 540 gg a partire dalla consegna dei lavori (Studio).
Costi stimati	<p>Circa 25.000.000 di €.</p> <p>Possibile finanziamento nell'ambito della Legge olimpica.</p> <p>SS36 – Potenziamento dello svincolo di Dervio con SP 72 (richiesti 25.000.000 di euro)</p>
Criticità / Altro	Nella citata nota del 30.9.2019, ANAS ha confermato la disponibilità a programmare il finanziamento dell'opera nell'ambito dei propri prossimi strumenti pianificatori ordinari e/o straordinari.



Estratto da viewer delle infrastrutture programmate in Lombardia
(<https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>)
Soluzione oggetto di parziale rivisitazione

9. SS36 - SVINCOLO DI PIONA

Descrizione	<p>L'intervento consiste nella realizzazione di opere funzionali a completare l'esistente svincolo tra la S.S. 36 e la S.P. 72 in Comune di Colico - località Piona, implementando una rampa di ingresso della Statale in direzione Sondrio e una rampa di uscita da nord verso il centro cittadino di Colico.</p> <p>L'intervento include inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza della SP 72; • la deviazione delle attuali rampe di uscita dalla SS 36 in provenienza da Milano e di immissione sulla SS 36 in direzione Milano per far spazio alle nuove rampe. <p>In attuazione del Patto per la Lombardia, Regione ha inserito l'intervento tra le azioni di messa in sicurezza degli itinerari regionali prioritari ammessi al finanziamento F.S.C. 2014-2020.</p> <p>Con la relativa Convenzione attuativa, sottoscritta con ANAS il 31.3.2020, Regione si è impegnata a sostenere la progettazione definitiva ed esecutiva, rilievi e indagini dell'intervento fino a un importo massimo complessivo di euro 200.000,00 inclusa IVA.</p>
Finalità	Il completamento dei rami di svincolo attualmente mancanti consentirà di utilizzare la SS. 36 tra Colico e Fuentes anche in caso di chiusura della S.S. 36 nel tratto tra Bellano/Dervio e Colico, evitando l'attraversamento del centro abitato da parte dei flussi temporaneamente deviati sulla S.P. 72.
Sogg. attuatore	ANAS
Soggetti coinvolti	Regione, ANAS, Comune di Colico
Localizzazione dell'intervento	Sponda orientale del lago di Como, a monte della frazione Piona in comune di Colico.
Tempi di realizzazione	La Convenzione impegna ANAS a garantire la consegna della progettazione oggetto di finanziamento entro il mese di febbraio 2023.
Costi stimati	6 mln €.
Finanziamenti previsti	<p>200.000 €, Regione Lombardia contributo per la progettazione.</p> <p>5,8 mln € a carico di ANAS.</p> <p>Possibile finanziamento nell'ambito della Legge olimpica: SS36 – Completamento svincolo di Piona (7.000.000 di euro).</p>



Area dell'intervento sullo svincolo di Piona



Inquadramento e nuovo tracciato dello svincolo

10.PONTE SAN MICHELE (PADERNO-CALUSCO D'ADDA)

Descrizione	<p>Costruito nel 1887 su progetto di Julius Röthlisberger (dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano) il ponte San Michele ha più di 130 anni ed è considerato un capolavoro di archeologia industriale italiana. Strutturato su due livelli, consente sia la circolazione stradale (S.P. 54, liv. superiore) che quella ferroviaria (linea ferroviaria MI-Carnate-BG, liv. inferiore), costituendo un collegamento diretto tra i comuni di Paderno d'Adda (LC) e Calusco d'Adda (BG), attraverso il fiume Adda.</p> <p>Dopo il blocco del traffico ferroviario della linea Carnate-BG del 14/09/2018, dal 26/10/2018 il ponte è stato chiuso completamente, in quanto presentava corrosione generalizzata e deformazione degli elementi in ferro, accumulo di sedimenti, giunzioni deteriorate, camminamenti inagibili, pavimentazione stradale deteriorata, guard-rail obsoleto. Nel novembre 2018 RFI ha avviato urgenti ed improrogabili interventi di manutenzione straordinaria, con criteri di restauro e consolidamento.</p> <p>Il 29/03/2019 è stato riaperto il traffico ciclopeditone sul ponte e l'8/11/2019 si è svolta la cerimonia di apertura del ponte al traffico veicolare leggero, a senso unico alternato regolato da impianto semaforico fisso lungo la SP 54, con le seguenti limitazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Veicoli di peso non superiore a 3,5 t e di larghezza fino a 2,20 m, eccetto minibus autorizzati in via transitoria sino al ripristino del traffico ferroviario, di peso inferiore alle 7,5 ton e larghezza sino a 2,35 metri; b. Velocità di marcia inferiore a 20Km/h <p>Recenti aggiornamenti (da sito RFI, in data 7 agosto u.s.), proseguono come da cronoprogramma i lavori sul ponte San Michele, che sarà riaperto al traffico ferroviario il 14 settembre 2020.</p>
Finalità	Ripristinare la funzionalità originaria del ponte San Michele garantendo il transito in sicurezza del traffico stradale e ferroviario.
Soggetto attuatore	RFI
Soggetti coinvolti	Stato, Regione, comuni di Paderno e Calusco d'Adda.
Localizzazione dell'intervento	Lungo il corso del fiume Adda, in corrispondenza della forra tra i comuni di Paderno e Calusco d'Adda.
Tempi di realizzazione	<ul style="list-style-type: none"> • 29/03/2019: riapertura al traffico ciclopeditone; • 08/11/2019: riapertura al traffico veicolare leggero; • 14/09/2020, prevista riapertura al traffico ferroviario.
Costi/finanziamenti	L'importo previsto dei lavori è di circa 21,6 milioni di euro, di cui 1,6 milioni finanziati da Regione Lombardia. Confermato il cofinanziamento statale a Regione Lombardia di 1,5 mln di €.
Criticità/Altro	RFI sta valutando, attraverso un Tavolo coordinato da Regione, la scelta di localizzazione di un nuovo ponte sull'Adda, su più ipotesi di tracciati.

11. PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE EST

Descrizione	<p>È una proposta di prolungamento della tangenziale est, dal comune di Usmate-Velate (termine dell'attuale A51), a quello di Olginate.</p> <p>Il Consiglio Regionale, con la DGR n. 1245 del 20/09/2016, ha approvato il Piano Regionale Mobilità e Trasporti (PRMT). Nella logica di rafforzamento della maglia infrastrutturale primaria, il Piano indica il prolungamento della tangenziale est da Usmate a Olginate, quale prospettiva da approfondire rispetto ai profili di utilità pubblica (analisi costi/benefici), di sostenibilità tecnica/finanziaria e ambientale.</p> <p>Nel corso dei Tavoli territoriali precedenti è riemersa la necessità di rilanciare il progetto di prolungamento della A51 nel tratto da Usmate ad Olginate.</p> <p>Nell'ottobre del 2019 la Provincia, nel corso di un incontro di approfondimento sul sistema infrastrutturale del territorio meratese (in particolare sull'ipotesi di connessione tra il sistema tangenziale milanese e il sistema viabilistico lecchese), ha presentato ai comuni l'ipotesi progettuale di prolungamento della A.51 da Usmate/Velate a Olginate. Il tracciato, lungo circa 16,300 km, è suddiviso in tre lotti funzionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tangenziale est-Cernusco Lombardone/Merate: 6,1 km; • Cernusco L.ne/Merate-Calco/Olgiate Molgora: 5,1 km; • Calco/Olgiate Molgora/Olginate: 5,1 km. <p>Nel corso della seduta del Consiglio regionale del 17/12/2019 è stato approvato l'Ordine del giorno n. 920 al Bilancio previsionale 2020-2022, con il quale si invita la Giunta regionale <i>“alla realizzazione delle attività di indagini ambientali, geologiche, antropiche e topografiche prodromiche alla definizione di un corridoio per il prolungamento della tangenziale est sino ad Olginate (Lc), attraverso l'impegno diretto delle strutture tecniche afferenti alle aziende partecipate da Regione Lombardia.”</i> Lo sforzo finanziario stabilito dal quadro economico è stato identificato in 400.000 €.</p> <p>Milano-Serravalle Engineering s.r.l. ha elaborato anche un progetto meno oneroso ma più impattante, previsto quasi interamente a cielo aperto.</p>
Finalità	Il nuovo tracciato consentirebbe di liberare la S.P. 342 dir dal traffico che attraversa i comuni da Usmate a Olginate. Il nuovo tracciato aprirebbe per il “lecchese” uno scenario di collegamento veloce col sistema autostradale, anche in vista delle Olimpiadi 2016.
Sogg.promotore	Provincia di Lecco
Soggetti coinvolti	Milano Serravalle, Milano-Serravalle Engineering s.r.l., Concessioni Autostrade Lombarde (CAL), Anas, Regione, Comuni attraversati dalla SP 342 dir.
Localizzazione	Brianza Meratese ad ovest del corso del fiume Adda.
Tempistica	In corso di definizione.
Costi stimati	Circa 1.200 mln di €
Finanziamenti	Da ricercare.
Criticità/Altro	



Tracciato del prolungamento della tangenziale est da Usmate a Olginate

12.LINEA FERROVIARIA MILANO-LECCO-COLICO-SONDRIO

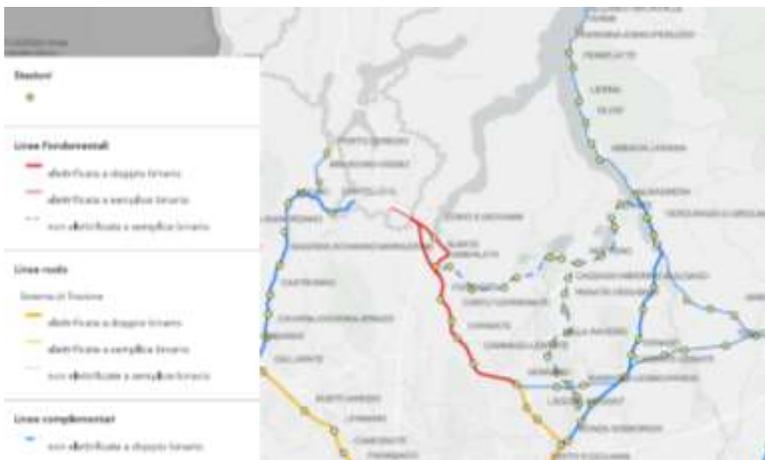
Descrizione	<p>Dal rapporto “Pendolaria 2017” di Legambiente, la linea MI-LC-SO-TIRANO risultava tra le 30 più frequentate dai pendolari in Italia, con traffico di circa 21.000 utenti/giorno. La versione 2018 dello stesso rapporto vede in classifica unicamente la tratta MI-LC con 28.000 utenti/giorno (25/30). Questo mancato riscontro evidenzia le criticità già note della tratta LC-SO-TIRANO</p> <p>Infrastrutture</p> <p>Regione Lombardia a dicembre 2013 ha approvato il documento “Sviluppo del servizio ferroviario regionale e delle infrastrutture connesse sulle direttrici Milano-Lecco-Sondrio-Tirano e Colico-Chiavenna”, lo schema di convenzione tra RFI e Regione Lombardia per la realizzazione degli interventi di potenziamento dei sistemi di trazione per le due direttrici, nonché la convenzione tra Regione Lombardia, Comune di Morbegno e RFI per la riqualificazione e messa in sicurezza della stazione di Morbegno. Sulla base di questi documenti/accordi, sono stati realizzati i lavori di potenziamento della trazione elettrica delle linee Lecco - Sondrio - Tirano e Colico - Chiavenna ed è stata riqualificata la stazione di Morbegno. I lavori - conclusi nel 2016 - hanno consentito di migliorare il servizio ferroviario offerto ai viaggiatori.</p> <p>A novembre 2015 è stato sottoscritto un Accordo tra Regione Lombardia e RFI per interventi finalizzati a migliorare la regolarità dei servizi sulle linee a semplice binario, tra cui la Lecco-Colico e le linee della Valtellina e Valchiavenna. Nell’ambito di tale Accordo è stata sottoscritta una convenzione a maggio 2018 per la realizzazione, con contributo regionale, di una sede di incrocio presso la stazione di Bellano (LC), che sarà attivata entro il 2020.</p> <p>Con il Patto per la Lombardia è stato assegnato un contributo per la progettazione dell’opera sostitutiva per la soppressione del passaggio a livello di Bellano (provincia di Lecco).</p> <p>Da segnalare la realizzazione presso la stazione ferroviaria di Cernusco-Merate del terzo binario che permetterà di non interrompere il collegamento tra Monza e Lecco in caso di blocco sulla linea. L'intervento è in fase di progettazione e non si conosce ancora il cronoprogramma.</p> <p>Servizi</p> <p>Proseguono le iniziative di Regione Lombardia -avviate a partire dal settembre 2014 con la graduale immissione in servizio di nuovi convogli Coradia Meridian- finalizzate al rinnovamento della flotta di Trenord. Sono 176 i nuovi treni (105 Caravaggio, alta capacità - Hitachi; 41 Donizetti, media capacità - Alstom; 30 Colleoni, ibridi diesel-elettrici - Stadler) acquistati dalla Regione Lombardia con un investimento complessivo di 1,6 miliardi di euro, che da gennaio 2020 entreranno gradualmente in servizio e consentiranno un salto di qualità nel confort e nei tempi di percorrenza.</p> <p>I criteri che regolano la distribuzione dei nuovi treni dipendono da:</p> <ul style="list-style-type: none">• numero di posti offerti dal modello di treno• linee su cui è in circolazione il materiale più vecchio
-------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • linee che necessitano di incremento delle performance-omogeneità del materiale rotabile. <p>Le prime consegne interesseranno anche la linea in argomento. Il 05/12/2019 è stato presentato il primo dei nuovi treni a due piani, modello Caravaggio (rock), nell'impianto di manutenzione Trenord di Milano Fiorenza, nell'area di Rho Fiera, che andrà ad implementare l'offerta del servizio ferroviario regionale.</p>
Finalità	Ottimizzazione delle infrastrutture esistenti. Miglioramento del servizio al pubblico.
Soggetto attuatore	RFI – FN, Trenord
Soggetti coinvolti	Comuni interessati dal tracciato
Tempistica	In corso di definizione.
Costi/Finanziamenti	Con provvedimento attuativo della LR. 9/2020 (DGR 3531 del 5/08/2020. All.1) la Regione ha cofinanziato l'acquisizione di 27 nuovi treni per il potenziamento dei servizi, per un costo totale di 227 mln di €. Possibile finanziamento nell'ambito della Legge olimpica: Linea Lecco-Sondrio-Tirano, sedi di incrocio e raddoppi selettivi (richiesti 70.000.000 €)
Criticità/Altro	---

13.LINEA FERROVIARIA LECCO-COMO

Descrizione	<p>È una linea minore a binario unico, non elettrificata, che unisce i due capoluoghi di provincia passando dal comune di Molteno, nodo d'interscambio per la linea Lecco-Molteno-Monza-Milano. La linea doveva essere soppressa, ma è rimasta attiva anche grazie alle continue proteste degli utenti. Proteste e petizioni che sono proseguite nel tempo e che ancora recentemente sono state avanzate dal Comitato di pendolari e associazioni.</p> <p>Per la valenza di servizio e turistica della tratta, i Consigli provinciali di Como e Lecco (già nel 2014/15) richiedevano a Regione, Trenord e RFI di adottare una serie di provvedimenti per il rilancio della linea (inserimento di nuove corse e completamento cadenzamento corse pomeridiane; piena operatività della linea in agosto, dicembre e giorni festivi, promozione della tratta ai fini turistici, culturali e didattici; sistemazione delle stazioni degradate e banchine; monitoraggio dello stato delle reti, stazioni e servizi). Dal giugno 2017 sono in servizio treni ATR-115, dotati di maggior confort, aumento di posti a sedere.</p> <p>Nel 2018, con l'approvazione dell'O.d.G. n. 30 del 30/07/2018, il Consiglio regionale impegnava il Presidente e la Giunta ad attivarsi per potenziare e migliorare i servizi ferroviari sulla tratta ferroviaria Como-Molteno-Lecco e ad avviare un'interlocuzione con RFI per valutare la possibilità di elettrificare la linea, invitava la Giunta regionale <i>"..., a concertare, insieme al Governo e a RFI, le azioni e gli stanziamenti necessari per dare corso agli interventi relativi ai progetti in premessa da inserire all'interno di eventuali accordi di programma."</i> Tra questi anche l'upgrading infrastrutturale e tecnologico della linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco.</p> <p>L'intervento di elettrificazione linea Como-Molteno-Lecco è tra quelli richiesti dalla Regione per il Piano Giochi Olimpici 2026.</p> <p>Attraverso un Tavolo con MIT e Regione, RFI -nell'ambito di uno studio di prefattibilità- sta valutando varie modalità progettuali con i relativi necessari approfondimenti. Gli esiti sono assai differenti a seconda delle tipologie d'intervento scelte, ciò comporta stime che propongono una forchetta molto ampia (al momento oscillanti da 35 a 70 mln €); è quindi necessario attendere lo sviluppo dello studio.</p> <p>Nonostante gli investimenti effettuati per il rinnovo dei binari sino a Molteno e la recentissima attivazione nella stazione di Molteno del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) per la gestione ed il controllo della circolazione ferroviaria (comunicato RFI dello scorso 10 agosto, con un investimento economico complessivo di circa 5 mln di €), prosegue la situazione di disagio sofferta dai pendolari della linea ferroviaria Como-Lecco lungo la quale viaggia ancora la metà dei treni rispetto al periodo precedente alla emergenza Coronavirus (nel mese di giugno scorso veniva evidenziata l'eliminazione di 13 corse sulle 23 normali).</p>
Finalità	<p>Rilancio di un'infrastruttura importante per il territorio delle provincie attraversate. Incrementare-recuperare la fruizione da parte di lavoratori, studenti e turisti a</p>

	scopo lavorativo, di studio turistico e ricreativo. In prospettiva, ambito vasto e in concorso con altre linee, la tratta potrebbe svolgere una funzione di “pedemontana ferroviaria” con i possibili collegamenti da Como verso il Canton Ticino e da Lecco verso Bergamo.
Sogg. attuatore	RFI, Trenord
Soggetti coinvolti	Regione, Provincia, Comuni interessati dalla linea ferroviaria.
Localizzazione	Tratta ferroviaria Lecco-Como.
Tempistica	Cronoprogramma RFI
Costi finanziamenti	Una prima stima delle risorse necessarie per gli interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico della linea ferroviaria sarà possibile in relazione alle soluzioni progettuali scelte (da 35 a 70 mln di €).
Criticità/Altro	Costi elevati

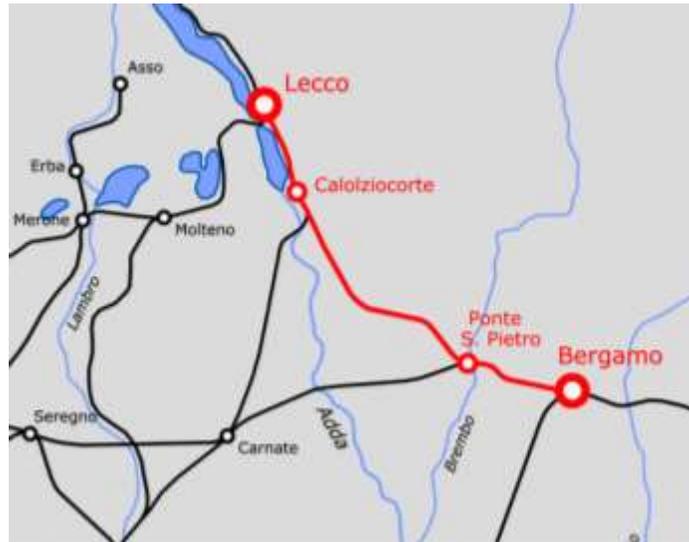


Rappresentazione grafica della linea ferroviaria e delle stazioni

Stazioni e fermate		
	linea per Chiasso	
46+619	Como San Giovanni	201 m s.l.m.
	linea FN per Como Lago	
	raccordo per Como Camerlata FN (dismesso nel 1965)	
	linea FN per Saronno e FNM per Varese († 1966)	
41+679 36-778	Albate-Camerlata	277 m s.l.m.
	linea per Milano	Termine elettrificazione
	Autostrada A59	
34+475	Albate-Trecallo	305 m s.l.m.
	tramia per Como († 1951)	
30+508	Cantù	
	tramia per Asnago († 1951)	
25+964	Brenna-Alzate	335 m s.l.m.
23+866	Anzano del Parco	316 m s.l.m.
	linea FN per Milano	
20+812	Merone	278 m s.l.m.
	linea FN per Asso	
	fiume Lambro	
18+489	Moiana	270 m s.l.m.
16+902	Casletto-Rogeno	271 m s.l.m.
	linea per Monza	
14+715	Molteno	264 m s.l.m.
11+716	Oggiono	267 m s.l.m.
	tramia per Monza († 1915)	
7+124	Sala al Barro-Galbiate	231 m s.l.m.
	per Como	
5+862	Civate	227 m s.l.m.
3+735	Valmadrera	226 m s.l.m.
	Cesello di Malgrate	
	fiume Adda	
	linea per Milano e per Brescia	Inizio elettrificazione
0+000	Lecco	214 m s.l.m.
	linea per Tirano	

14.LINEA FERROVIARIA LECCO-BERGAMO

Descrizione	<p>È una linea ferroviaria minore elettrificata a binario unico, che si diparte dalla linea Milano-Lecco-Tirano in direzione Bergamo dalla stazione di Calolziocorte. Da Lecco a Calolziocorte la linea è a doppio binario.</p> <p>La linea è frequentata da lavoratori e studenti, che ad oggi usufruiscono di circa 30 viaggi/giorno a disposizione (15 per direzione). Il materiale rotabile è obsoleto e i tempi di percorrenza superano i 45 minuti per i 33 km di tracciato. A causa del binario unico i treni devono sostare lungo la tratta per consentire il passaggio del convoglio proveniente dalla direzione opposta.</p> <p>Gli Amministratori del territorio ed i pendolari richiedono oltre al raddoppio della linea e miglioramenti infrastrutturali (riguardanti banchine, etc.), l'intensificazione del numero di convogli e della loro frequenza.</p> <p>Il Piano Commerciale di RFI 2020-2023, del febbraio 2020, prevede tra le "Azioni di piano oltre il 2023", il potenziamento della linea riguardante un tratto in Provincia di Bergamo.</p> <p><i>"...L'intervento consiste nel raddoppio della linea Ponte S. Pietro - Bergamo - Montello. Il potenziamento della linea consiste in una prima fase in interventi infrastrutturali nella stazione di Bergamo e nel raddoppio della tratta da Bergamo fino alla nuova località di Curno che sarà provvista di nuovi marciapiedi e sottopasso di stazione per il servizio viaggiatori. ... omissis ... Nella stazione di Ponte S. Pietro è prevista la realizzazione di due nuovi binari di attestamento serviti da un nuovo marciapiede e sottopasso, la velocizzazione degli ingressi dei treni a 60 Km/h e la realizzazione di movimenti contemporanei tra treni. ..."</i></p> <p>Obiettivi di RFI: aumentare la capacità da 4 treni/h (nei 2 sensi di marcia) a 10 treni/h., la regolarità del servizio e realizzare nuovi marciapiedi. È atteso entro il 2020 l'inserimento di nuovi treni modello Donizetti (media capacità).</p>
Finalità	Un potenziamento della linea, nuovi treni e una ristrutturazione delle stazioni consentirebbe alla ferrovia di essere una valida alternativa al percorso stradale della S.P. 639, molto trafficata.
Sogg.to attuatore	RFI, Trenitalia.
Soggetti coinvolti	Regione, Provincia Lecco, comuni di Calolziocorte, Monte Marenzo
Localizzazione dell'intervento	La linea è ubicata lungo la sponda orientale dell'Adda. Gli interventi infrastrutturali previsti riguardano il territorio della Provincia di Bergamo.
Tempistica	Cronoprogramma non divulgato.
Costi/Finanziamenti	Non ancora noti.
Criticità/Altro	Particolare attenzione va riservata al tratto di linea che attraversa la frazione Levata (comune di Monte Marenzo), a rischio idrogeologico causa caduta massi che interessa la ferrovia e alcuni nuclei abitati. Le barriere paramassi localizzate sul versante necessitano di manutenzioni e ammodernamento.



Rappresentazione grafica della linea ferroviaria e delle stazioni

15.CICLOPISTA LECCO ABBADIA – 2° LOTTO

Descrizione:	<p>Dopo la risoluzione del contratto con l'appaltatore aggiudicatario dei lavori di realizzazione della pista ciclopedonale (che affianca la SS n. 36 tra il km 55+175 e il km 57+800) avvenuta nel giugno 2017, si è proceduto alla suddivisione dell'opera in due stralci:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il primo Stralcio (Tratto Abbadia Lariana – Pradello), per un importo lavori pari a circa € 1.000.000, che è stato aperto alla circolazione nel mese di aprile 2019. • Il secondo Stralcio (tratto Pradello – Abbadia Lariana), di cui sono state avviate le procedure per la progettazione esecutiva. <p>Il nuovo progetto recepirà le prescrizioni ricevute dalla Regione volte a migliorare la percezione visiva dell'opera. Nello stesso tempo, si procederà ad una verifica strutturale e ad eventuali interventi su tutte le opere di fondazione ed elevazione della S.S. 36, che sarebbe molto più difficile e costosa da fare a passerella ultimata.</p>
Finalità:	La nuova ciclopista consentirà il transito dell'utenza debole (ciclisti, pedoni) lungo un itinerario protetto e svincolato dal pericoloso tratto di Superstrada 36 percorso giornalmente da ingente traffico leggero e pesante. Inoltre garantirà un percorso di transito per una costante verifica del viadotto della S.S. 36.
Soggetto attuatore	ANAS
Soggetti coinvolti	Comuni di Lecco e Abbadia Lariana, Provincia di Lecco.
Localizzazione dell'intervento	Lungo la sponda destra del ramo di Lecco del Lario, adiacente al tratto di Superstrada 36, dalla frazione di Pradello di Lecco ad Abbadia Lariana in area Bolis.
Tempi di realizzazione	Cronoprogramma in corso di definizione.
Costi stimati	Circa 15.000.000 di euro.
Criticità / Altro	Risorse da riconfermare (circa 7 mln di euro) e da integrare. Possibile finanziamento nell'ambito della Legge olimpica: Completamento percorso ciclabili Abbadia Lariana (richiesti 20.000.000 di euro).



Parte del tratto di SS 36 su cui verrà ricavato in adiacenza il nuovo tracciato ciclo-pedonale

16.COMPLETAMENTO DELLA CICLOPISTA DELLA VALSASSINA

Descrizione:	<p>L'itinerario ciclo-pedonale del fondovalle valsassinese si snoda dalla sede della Comunità Montana Valsassina (comune di Barzio) fino alla località Tartavalle in comune di Taceno, attraversando gli altri comuni della media Valsassina (Pasturo-Introbio-Primaluna-Cortanova). E' attualmente in corso di esecuzione il primo tratto della "variante dell'altopiano valsassinese" (adiacente al torrente Inscea) che prevede un costo complessivo di € 192.000,00 di cui € 100.000,00 finanziati da Regione Lombardia a valere sul bando valli prealpine.</p> <p>E' stata completata la progettazione definitiva del 2° tratto della "variante dell'altopiano valsassinese" per un importo totale di € 585.000,00, al momento finanziato per la sola di € 285.000 con fondi di Comunità Montana e dei quattro comuni afferenti l'altopiano: Barzio, Cremeno, Cassina Valsassina e Moggio.</p> <p>E' in corso di attivazione la procedura per l'avvio della progettazione a livello definitivo del 3° lotto della "variante dell'altopiano valsassinese" che a seguito della stesura della progettazione di fattibilità tecnica ed economica prevede una stima dei costi per un importo complessivo pari a circa 450/500.00,00.</p>
Finalità:	<p>Il progetto proposto presuppone il <u>definitivo</u> completamento della ciclopista Valsassinese, con 4 nuovi lotti e le manutenzioni straordinarie necessarie dopo gli eventi calamitosi di ottobre 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il 1°lotto (comune di Barzio) prevede il collegamento della ciclopista del fondovalle con l'"altopiano valsassinese", dal punto di arrivo dell'attuale itinerario (sede della Comunità Montana) fino alla località Noccoli in Comune di Barzio; • Il 2°lotto (comune di Cortanova) inizia presso il Ponte Medioevale (punto di arrivo della ciclopedonale esistente) per poi attraversare il Pioverna fino a raggiungere la Via Modigliani, con attraversamento in sottopasso; • Il 3°lotto prevede la realizzazione dell'anello a nord, da Tartavalle (comune di Taceno) alla-località Piano (comune di Cortanova). • Il 4°lotto si propone di riattivare il collegamento verso sud, tra la C.M., il colle di Balisio e Ballabio superiore, attraverso la valle del torrente Pioverna occidentale, nei comuni di Pasturo, Cremeno e Ballabio.
Promotore	Comunità Montana Valsassina, Valvarrone Val d'Esino e Riviera
Soggetti coinvolti	Comuni di Ballabio, Barzio, Cremeno, Pasturo, Introbio Primaluna, Cortanova, Taceno.
Localizzazione	Gli interventi si localizzano nella media ed alta Valsassina, da Ballabio sup. a Taceno.
Tempi di realizzazione	I primi 3 lotti verosimilmente entro la XI legislatura regionale. Il 4° eventualmente da avviare entro la Legislatura.

Costi stimati	1°lotto € 800.000 (500.000,00 – 3 tratto + 300.000,00 differenza 2 tratto) 2°lotto € 700.000; 3°lotto € 300.000; <u>subtotale € 1.800.000.</u> (Eventuale 4° lotto di € 1.500.000).
Finanziamenti previsti	€ 100.000 regionali. Il rimanente da ricercare, anche attraverso Bandi e/o Accordi di programma.
Criticità / Altro	Criticità determinata dalle erosioni spondali del torrente Pioverna che, nella calamità di fine ottobre, ha asportato la ciclopista in più punti, soprattutto in comune di Primaluna. Difficoltà nell'acquisizione delle aree e nel superamento delle pendenze del tracciato del 4°lotto.



Erosione in sponda destra del Pioverna in località Cortabbio