



ASSOLOMBARDA UNIONE INDUSTRIALE DI TORINO CONFINDUSTRIA GENOVA

otinordovest
osservatorio territoriale infrastrutture

ACCESSIBILITA' A MALPENSA



Dicembre 2008

1. Inquadramento territoriale e programmatico

L'aeroporto di Malpensa è localizzato in una delle aree economiche più ricche e vitali d'Europa: il Nord Italia genera il 55% circa della ricchezza che viene prodotta ogni anno nel Paese, mentre l'interscambio commerciale con il mondo rappresenta oltre il 70% di quello italiano. L'attrattività del Nord Italia si evidenzia anche dal punto di vista della domanda di trasporto aereo a livello nazionale: il 62% dei biglietti aerei sono venduti nel Nord Italia, ma se si considerano i soli biglietti internazionali la quota sale al 68%; inoltre il 78% del traffico totale cargo transita attraverso gli aeroporti del Nord Italia.

Eppure, il peso e l'importanza che il Nord Italia ricopre a livello economico in Europa non trova immediato riscontro se si analizza la qualità dello sviluppo del sistema aeroportuale che lo caratterizza. Infatti, tra i primi 10 aeroporti in Europa per numero di passeggeri, non è presente nessun aeroporto del Nord Italia. Il primo aeroporto in termini di passeggeri nel 2007 nel Nord Italia è stato Malpensa, che con 23,9 milioni di passeggeri si colloca all'undicesimo posto. In particolare, la vocazione di hub di Malpensa è desumibile dalla tipologia di traffico gestita: esso è orientato alla gestione del traffico internazionale (38% dei passeggeri in partenza e 42% di quelli in transito) e caratterizzato da una forte componente di utenza business (48%). Anche nel settore cargo si conferma l'importanza di Malpensa che, con quasi il 50% delle merci movimentate a livello nazionale, si posiziona come cargo hub nel panorama italiano.

Ma lo sviluppo di Malpensa quale hub naturale del Nord Italia passa dalla necessità di renderlo facilmente e velocemente accessibile alla sua *catchment area*. Pertanto, il completamento delle infrastrutture di accesso ne amplierebbe la *catchment area*, aiutando così l'aeroporto a raggiungere e ad allargare il suo bacino d'utenza potenziale.

Il potenziamento del sistema della mobilità riguarda non solo le grandi vie di accesso all'aeroporto, ma anche la rete complessiva che costituisce il supporto al sistema urbano dell'area di Malpensa.

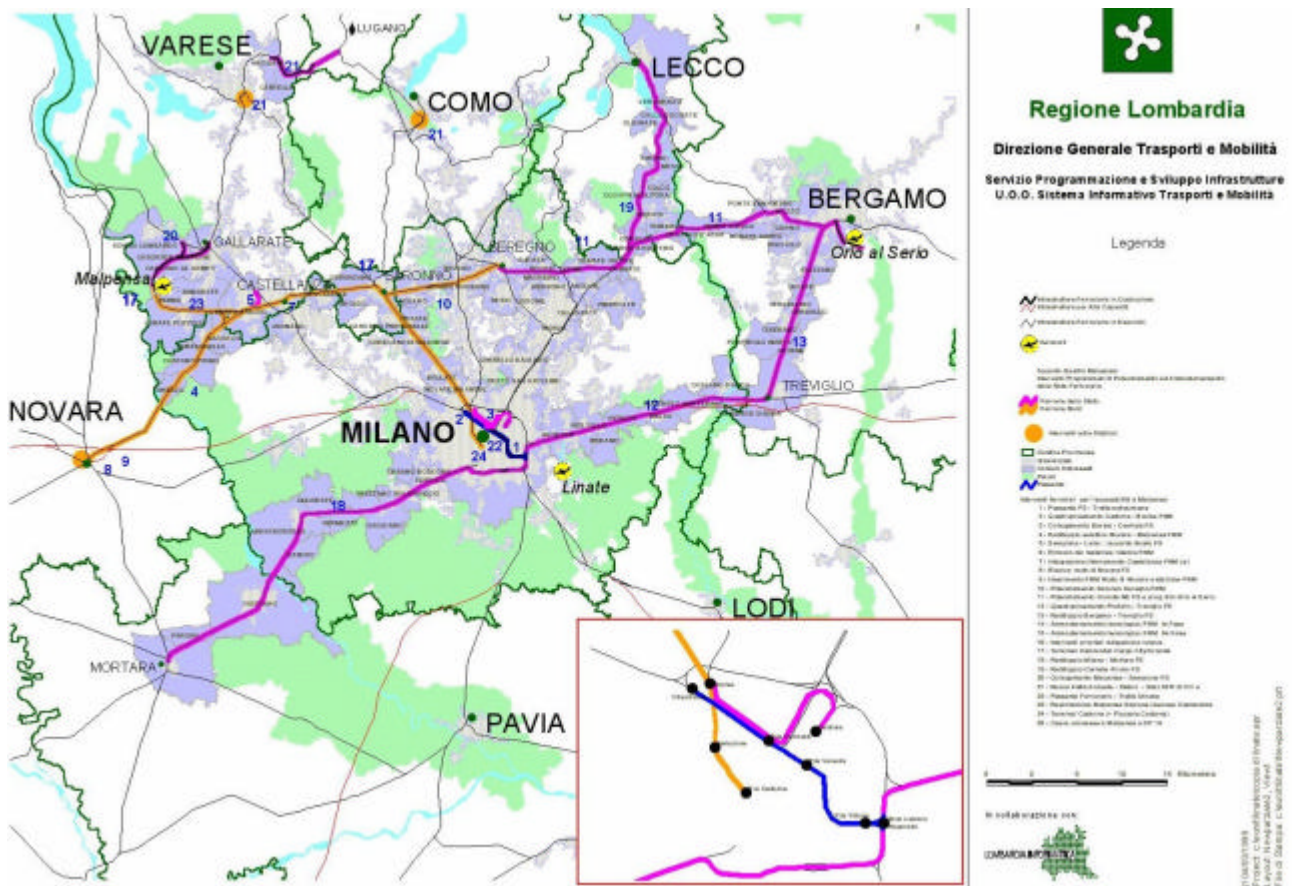
Da questo punto di vista gli interventi fondamentali – già delineati nel Piano Territoriale d'Area Malpensa del luglio 1997, definiti poi dall'Accordo di Programma Quadro per la "realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale" al nuovo scalo e ripresi infine dai più recenti sviluppi del processo di revisione del Piano Regionale dei Trasporti della Lombardia e dalle Intese Stato-Regione - includono, oltre alle opere già realizzate (l'ampliamento dell'autostrada A8, il prolungamento della SS336 di collegamento tra la A8 e Malpensa, il raccordo ferroviario Malpensa-Busto Arsizio sulla linea per Milano Cadorna, il collegamento stradale Malpensa-Boffalora/A4, il raccordo X di collegamento tra la linea FS da Milano e la linea FNM per Malpensa) e quelle in corso di completamento (il collegamento ferroviario tra le stazioni di Bovisa, Porta Garibaldi e Milano Centrale):

- il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Malpensa-Saronno-Seregno, compresi la variante di Galliate e il tunnel di Castellanza;

- il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e il raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa;
- il collegamento ferroviario tra terminal 1 e terminal 2;
- la nuova tratta Arcisate-Stabio di collegamento tra Mendrisio/Lugano e Varese;
- il collegamento stradale Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, compresi la variante della SS494 ad Abbiategrasso e il nuovo ponte sul Ticino;
- la variante alla SS341 tra Vanzaghella/SS527 e Samarate/SS341;
- la variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate.

2. Stato di avanzamento degli interventi

a) Ferrovie



Potenziamento ferrovia Novara-Malpensa-Saronno-Seregno

Il progetto complessivo prevede il potenziamento di un itinerario ferroviario che si propone come gronda nord per passeggeri e merci al fine, da un lato, di decongestionare il nodo di Milano e, dall'altro, di realizzare un corridoio diretto di connessione tra l'alta capacità ferroviaria Torino-

Milano, l'aeroporto di Malpensa, la Brianza e, in prospettiva, l'asse di gronda nordest ferroviaria che dal Gottardo arriva a Bergamo. Tale sistema ferroviario è composto da tre principali interventi:

- **Potenziamento tratta Novara-Malpensa** Il collegamento è indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano. Nel novembre 2008 si sono conclusi i lavori sulla subtratta Magnago-Vanzaghello, mentre la fine completa dei lavori sulla linea è prevista per il 2011. Discorso a parte merita, invece, **la variante di Galliate e l'interconnessione con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano**: nel maggio 2008 si è svolta la Conferenza dei servizi sul progetto definitivo; **devono essere reperiti 79 milioni di euro per realizzare l'intervento.**
- **Interramento e raddoppio del nodo di Castellanza.** L'intervento è finalizzato al completamento del collegamento ferroviario Saronno-Malpensa, mediante il raddoppio e l'interramento della tratta di linea che attraversa il territorio del Comune di Castellanza (compresi la stazione ferroviaria e l'attraversamento del fiume Olona) per una lunghezza di 4,5 km (attualmente la linea è a raso e a binario unico). Verrà infine realizzato anche il raccordo, a binario unico e ad uso merci, con la stazione FS di Busto Arsizio. La fine dei lavori è prevista per il 2009.
- **Potenziamento tratta Saronno-Seregno.** La tratta ferroviaria Saronno-Seregno ricopre una lunghezza di 14,3 Km, attraversando trasversalmente l'area delle Groane e parte della Brianza milanese. Dal 1957 la linea, su cui si viaggia solo con trazione diesel, è stata adibita al solo trasporto merci. Le opere in oggetto prevedono l'elettificazione dell'intera linea, il raddoppio parziale dei binari, la realizzazione di impianti di segnalazione e di telecomunicazione, nell'ottica di riattivare il trasporto passeggeri e di potenziare quello merci. I lavori dovrebbero iniziare nel 2009 per concludersi nel 2011.

Potenziamento tratta ferroviaria Rho-Gallarate e raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa

Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago. Il potenziamento della tratta suddetta permette di ottenere un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità presenti e previste, rientrando nel più ampio scenario infrastrutturale di accessibilità da sud all'aeroporto di Malpensa. Il progetto complessivo prevede infatti, su indicazione della Regione Lombardia, la realizzazione di un raccordo a singolo binario a raso (soluzione di minima con funzionalità "ridotta"), che congiunge la linea RFI Rho-Arona (all'altezza di Legnano) alla linea FNM Saronno-

Malpensa (all'altezza di Busto Arsizio). E' in corso di redazione il progetto definitivo dell'opera, che dovrebbe concludersi entro l'estate del 2009 per poi essere approvato dal CIPE nei primi mesi del 2010. Contestualmente all'approvazione del progetto definitivo, **dovranno essere reperiti dallo Stato circa 530 milioni di euro (490 per il potenziamento della Rho-Gallarate e 40, contro i 128 inizialmente previsti, per realizzare il raccordo Y).**

Collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa

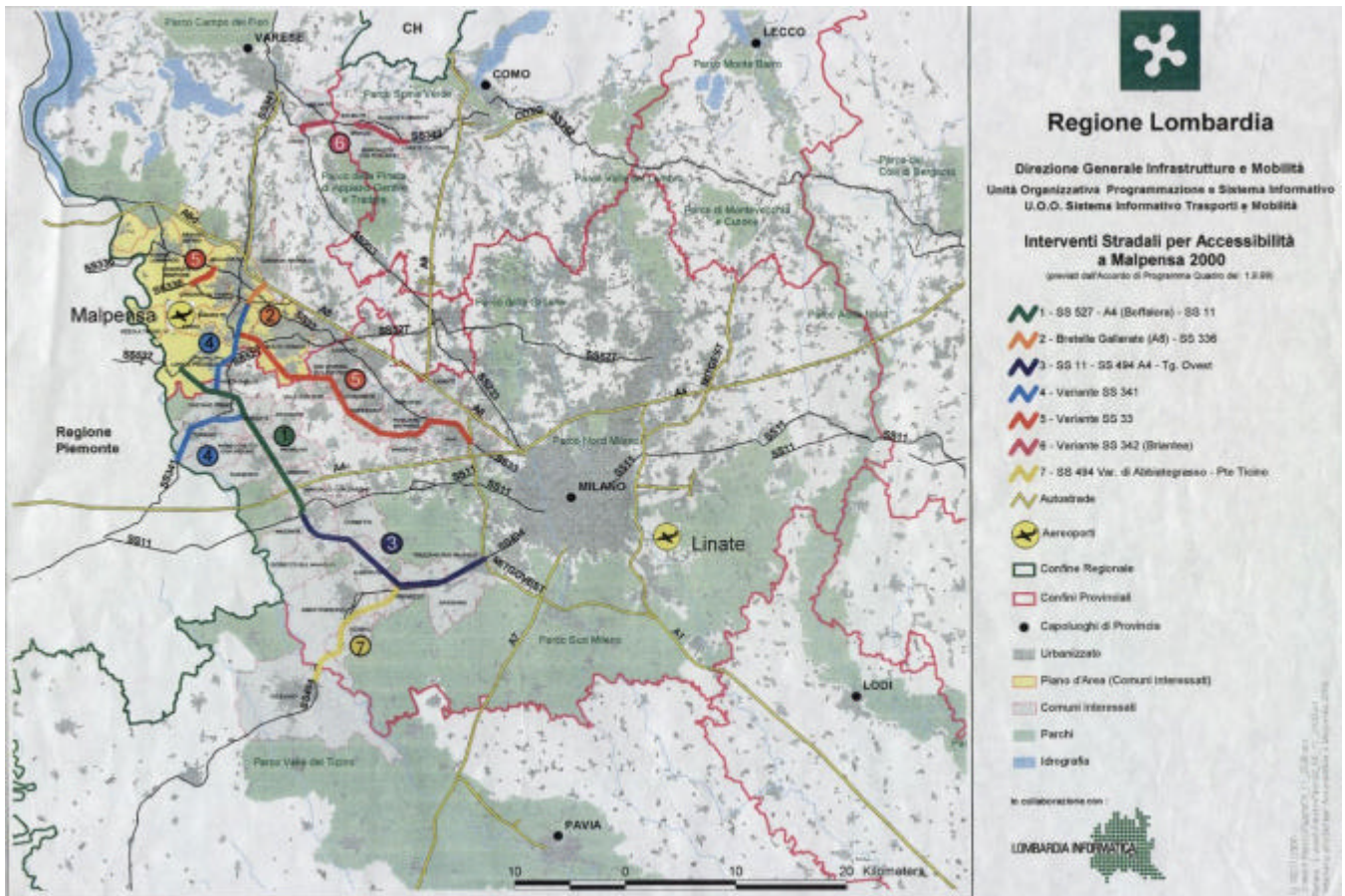
Il progetto nasce dall'esigenza di collegare con la ferrovia anche il terminal 2 di Malpensa (che costituisce il punto di arrivo/partenza di vettori low cost, essenziali per le connessioni con il resto d'Italia e l'Europa e quindi particolarmente rilevanti in ottica Expo), evitando i disagi del trasferimento con bus navetta dal terminal 1. Inoltre, la realizzazione di collegamenti rapidi e frequenti tra i due terminal, consentirebbe il feederaggio dal terminal 2 (breve-medio raggio) al terminal 1 (medio-lungo raggio). Attualmente FNM ha redatto uno studio di fattibilità dell'intervento che risponde alle prescrizioni indicate dalla Regione Lombardia al progetto preliminare presentato da RFI in Legge Obiettivo. **E' necessario partire al più presto con il progetto preliminare e reperire le risorse per la realizzazione dell'opera (costo stimato di 140 milioni di euro).**

Ferrovia Arcisate-Stabio

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese, che colleghi la linea storica del Gottardo, attraverso la linea Milano-Varese, con l'aeroporto di Malpensa (mediante il raccordo X a Busto Arsizio e una nuova tratta a nord di Gallarate, per il quale esiste solo uno studio di fattibilità). L'intervento permetterà così di poter raggiungere l'aeroporto in 50 minuti da Lugano e in 70 minuti da Bellinzona. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario che collega l'esistente binario di Stabio con la linea Varese-Porto Ceresio ad Arcisate. Il nuovo collegamento misura complessivamente circa 8 km, di cui 5,7 km di nuova realizzazione.

Il 31 gennaio 2008 il CIPE ha emanato la delibera di approvazione del progetto definitivo dell'intervento e lo stanziamento di 223 milioni di euro necessari per la sua realizzazione, poi pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 14 agosto 2008. I lavori inizieranno nel 2009 per concludersi nel 2012.

b) Viabilità



Malpensa-Boffalora/A4

Si tratta di una infrastruttura stradale di 18,6 km tra la SS 527 Bustese e la SS 11 Padana Superiore, con una connessione all'autostrada A4 nei pressi di Boffalora, che costituisce l'alternativa alla A8 per raggiungere Malpensa per chi proviene dal quadrante ovest del Nord Italia. L'opera è stata aperta al pubblico il 31 marzo 2008.

Magenta-Tangenziale Ovest di Milano

L'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e, nell'ambito dei collegamenti per Malpensa, si pone come un asse viario esterno alla tangenziale ovest di Milano finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora. L'intervento prevede: una nuova strada da Magenta a Abbiategrasso (1 corsia per senso di marcia); la riqualifica della SP 114 da Abbiategrasso a Cisliano e della SS494 da Abbiategrasso a Vigevano; la realizzazione della circonvallazione di Abbiategrasso tra Ozzero e la SP114; il potenziamento della SP114 da Cisliano alla tangenziale ovest.

Nella seduta del 31 gennaio 2008 il CIPE ha assegnato, in via programmatica e da confermare in sede di approvazione del progetto definitivo, un primo contributo di 65,3 milioni di euro con fondi Legge Obiettivo. Nel dicembre 2008 il CdA di ANAS ha approvato il progetto definitivo dell'opera. Entro aprile 2009 dovrà essere presentato al CIPE il progetto definitivo dell'opera corredato dal piano economico e finanziario e si aprirà la Conferenza dei Servizi per l'approvazione finale del progetto. Si segnalano, tra le criticità, **la necessità di reperire circa 140 milioni di euro per la sua realizzazione e l'opposizione di alcuni Comuni che saranno attraversati dall'intervento.**

Infine, nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della S.S. 494 "Vigevanese", si inserisce il progetto del **nuovo ponte sul Ticino a Vigevano.** Il progetto prevede sia un nuovo ponte (posto a 235 metri dall'esistente), sia i raccordi con la viabilità ordinaria. I lavori dovrebbero iniziare per la fine del 2009, **nonostante il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici abbia annullato la gara di appalto concorso avviata a fine 2007, che pertanto è stata rifatta.**

Variante SS341 Vanzaghello-Samarate

L'intervento, di 9,4 km complessivi, vuole realizzare il collegamento tra la Malpensa-Boffalora, all'altezza di Vanzaghello, e l'Autostrada A8, attraverso la bretella di Gallarate. L'opera si attesterà in prossimità dell'arrivo della Pedemontana Lombarda in modo da realizzare un collegamento rapido fra il Nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (SS11 e Tangenziale Ovest). **Il primo agosto 2008 il CIPE ha approvato per la seconda volta (la prima approvazione del 29 marzo 2006 aveva richiesto al Ministero delle Infrastrutture la trasmissione di ulteriore documentazione) e con prescrizioni il progetto preliminare dell'intervento. Occorre inoltre reperire le risorse per i maggiori costi (circa 40 milioni di euro) derivanti dal recepimento delle prescrizioni.**

Variante SS33 del Sempione Rho-Gallarate

La variante al Sempione, cosiddetto "Sempione bis", consiste in un tracciato stradale di circa 30 Km a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa dall'attuale SS33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la Tangenziale Ovest di Milano, ed attraversa i territori comunali di Pogliano Milanese, Vanzago, Nerviano, Parabiago, Canegrate, Busto Garolfo, Dairago, Villa Cortese e Busto Arsizio per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con un'altra infrastruttura in fase di progetto, la variante alla SS341, crea un collegamento con l'Autostrada A8. **Si attende ancora l'approvazione del progetto preliminare (depositato al Ministero delle Infrastrutture nel 2003) da parte del CIPE. Inoltre, occorre individuare le risorse (circa 240 milioni di euro) per completare la copertura finanziaria.**

3. Criticità

Le maggiori criticità di ordine economico e finanziario si rilevano rispetto alla realizzazione della variante alla strada statale del Sempione, del potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate con il raccordo tra la Fiera di Rho-Pero e Malpensa e del collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa, per le quali occorre reperire i finanziamenti.

Dal punto di vista procedurale, permangono gravi ritardi negli iter procedurali di approvazione dei progetti stradali, a partire dalla stessa variante alla strada statale del Sempione, mentre si segnalano i tempi stretti per la progettazione e la realizzazione in tempo per l'Expo 2015 del collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa e del potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate, comprensivo del raccordo tra la Fiera di Rho-Pero e Malpensa.

Infine, si riscontrano problemi di consenso a livello territoriale alla realizzazione del collegamento viario Magenta-Tangenziale ovest di Milano e la mancanza di circa 140 milioni di finanziamenti statali, con possibili rallentamenti dell'iter procedurale.

3. Attese per il 2009

- Completamento interrimento e raddoppio nodo ferroviario di Castellanza e apertura dei cantieri sulla linea ferroviaria Seregno-Saronno, nell'ambito della gronda nord ovest Novara-Malpensa-Saronno-Seregno.
- Ultimazione progetti definitivi e reperimento delle risorse finanziarie del potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate, comprensiva del raccordo tra Fiera Rho-Pero/Expo e Malpensa e del collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa.
- Approvazione del progetto definitivo del collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e stanziamento dei finanziamenti necessari alla sua realizzazione.
- Approvazione del progetto preliminare della Variante alla SS33 del Sempione e reperimento delle risorse finanziarie per la realizzazione.