Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2002)

Heft: 4

Artikel: Il piano d'area dell'aeroporto di Malpensa 2000

Autor: Rè, Giancarlo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-132453

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Il piano d'area dell'aeroporto di Malpensa 2000

Giancarlo Ré

Sul bollettino ufficiale della Regione Lombardia è stato pubblicato il Piano d'area dell'aeroporto di Malpensa 2000. Si tratta di una legge regionale che detta le norme per lo sviluppo del grande scalo europeo entrato in esercizio il 25 ottobre 1998 e situato a pochi chilometri dal confine con il nostro Cantone.

Il Piano d'area consta di tre volumi. Il primo dà il quadro analitico-conoscitivo, il secondo si occupa degli scenari di sviluppo e il terzo presenta il quadro progettuale. Considerata l'importanza dell'aeroporto della Malpensa, per il nostro Cantone, vale la pena riassumere il contenuto dei documenti citati. Il nuovo «hub» continentale si trova infatti a soli 40 chilometri dal Canton Ticino.

È stato realizzato in tempi brevi (anche se la progettazione risale a 20 anni fa) con una spesa di circa 2 miliardi di franchi svizzeri. Alla sua costruzione ha partecipato anche la Comunità europea con cospicui aiuti finanziari. È infatti di grande importanza non solo per l'Italia del nord ma anche per l'intera Europa. Come hanno avuto modo di dimostrare i primi mesi di attività, il suo sviluppo è legato alla realizzazione di comode vie di accesso. Dalla sua apertura, nell'ottobre 1998, qualcosa è già stato fatto. Le Ferrovie Nord di Milano hanno realizzato, ad esempio, la linea ferroviaria che congiunge in breve tempo lo scalo con la metropoli milanese. È stata inoltre conclusa la costruzione della quarta corsia autostradale da Milano a Lainate e della terza corsia da Lainate a Gallarate. Il Piano d'area sottolinea l'importanza dei collegamenti ferroviari e stradali da realizzare verso Malpensa 2000. Si afferma infatti chiaramente che «il successo del progetto Malpensa dipende soprattutto dalla possibilità di garantire un'accessibilità sia stradale, sia ferroviaria di livello elevato». Medesime considerazioni valgono nei confronti del Canton Ticino.

È allo studio il progetto di costruzione di un collegamento ferroviario tra Mendrisio, Stabio e Arcisate utilizzando il tracciato della Valmorea. Da Arcisate sarebbe possibile congiungersi con la ferrovia che, da Porto Ceresio, raggiunge Malpensa passando per Arcisate, Varese e Gallarate.

È auspicabile che questo collegamento possa essere realizzato al più presto. In caso contrario esiste il pericolo di «tagliar fuori» il Cantone dall'importante scalo aereo. Infatti la Malpensa si trova a pochi chilometri dalla ferrovia del Sempione. Con il collegamento Malpensa-Gallarate si inserirebbe lo scalo aereo sulla dorsale Sempione-Lötschberg. Conoscendo gli effetti economici legati alle infrastrutture ferroviarie (cosa sarebbe il Canton Ticino senza al linea ferroviaria del San Gottardo?) si deve fare il possibile per evitare che il nostro Cantone venga aggirato dalle correnti economiche che avranno origine nello scalo aereo della Malpensa nei prossimi anni. Circa la realizzazione di questa ferrovia è di buon auspicio l'accordo firmato dal Canton Ticino con la Regione Lombardia e il risultato del voto popolare svoltosi recentemente a Stabio. In questo Comune la maggioranza della popolazione ha espresso parere positivo nei confronti della ferrovia. Considerazioni analoghe dovrebbero valere per l'autostrada Mendrisio-Stabio-Varese di cui si parla da anni. Sulla parte italiana questo collegamento è attualmente rappresentato da una strada provinciale assolutamente inadeguata all'importanza del traffico che deve sopportare. Questa situazione, unitamente al paventato pericolo di attirare nuovo traffico pesante, ha sicuramente influito sul voto negativo che la popolazione di Stabio ha recentemente espresso su questo oggetto. È evidente che il completamento dell'autostrada Mendrisio-Stabio non puo' essere disgiunto da quanto avviene oltre confine. Attualmente, sul versante italiano, la strada è tortuosa fino alla Folla di Malnate dove si inserisce sulla circonvallazione di Varese, anch'essa non adeguata al traffico che sopporta. Fino a quando, sulla sponda italiana, rimarrà questa situazione si comprendono le diffidenze nei confronti di un allargamento della Mendrisio-Stabio.

L'area di Malpensa 2000

Non risulta facile identificare in termini urbanistici e territoriali l'area della Malpensa. La localizzazione dell'aeroporto è avvenuta, in origine, in

modo casuale. Negli anni trenta esisteva, in quel luogo, una pista di prova per veicoli prodotti dalle officine Caproni. Durante la seconda guerra mondiale l'esercito germanico, che occupò l'Italia del nord dopo il 1943, realizzò una pista per i propri aerei militari in quella zona libera da costruzioni importanti. Le vestigia di quella pista militare sono ancora oggi visibili nei boschi a valle di Casorate Sempione e di Somma Lombardo.

Negli anni trenta esistevano, attorno alla pista della Caproni, piccoli comuni ad economia rurale. Negli anni 50-60 essi conobbero uno sviluppo notevole a causa dell'emigrazione dapprima dal Veneto e, in seguito, dal meridione d'Italia. Attualmente questi Comuni sono autentiche città come Busto Arsizio (80mila abitanti), Gallarate (50mila), Somma Lombardo (17mila), Samarate (14'500). Altri hanno conservato dimensioni più modeste: Arsago Seprio (4'000 abitanti), Cardano al Campo (11mila), Ferno (5mila), Golasecca (2'500), Lonate Pozzolo (10mila), Casorate Sempione (4mila), Vizzola Ticino (con 450 abitanti la più piccola località della regione). L'area della Malpensa conta attualmente circa 200mila abitanti in totale. Si tratta dunque di una regione molto popolata. Ciò spiega le reazioni che si sono avute contro l'inquinamento ambientale prodotto dall'ampliamento dello scalo aereo.

I tre volumi del Piano d'area

Il Piano d'area di Malpensa 2000 è illustrato in tre volumi. Il primo si occupa del quadro analitico-conoscitivo e ha fornito una lettura critica di tutti gli elementi esistenti sul territorio. Il secondo volume si occupa degli scenari di sviluppo. Si è esaminato, in particolare, l'impatto che uno scalo come Malpensa 2000 può avere sul territorio. Lo studio ha messo in evidenza la necessità di migliorare l'infrastruttura stradale e ferroviaria che fa capo all'aeroporto. Il terzo volume si occupa del quadro progettuale. In quest'ambito il piano prevede interventi a favore dell'ambiente come, ad esempio, la creazione di aree verdi che integrino il Parco del Ticino e speciali azioni di bonifica di aree degradate. Come è noto l'aeroporto di Malpensa 2000 è operativo dal 25 ottobre 1998.

È stato realizzato con l'intenzione di diventare il maggiore «hub» dell'Europa meridionale. Tutti i voli che facevano capo a Linate, ad eccezione del Milano-Roma, avrebbero dovuto essere spostati su Malpensa 2000. Le resistenze di alcune compagnie aeree hanno finora ritardato questo spostamento completo. Il progetto prevede una capacità di 24 milioni di passeggeri e di un milione di tonnellate di merci all'anno. La nuova aerostazione ha 4 «satelliti» che sono collegati, mediante corridoi coperti, all'aerostazione passeggeri. Tre «satelliti» sono nuovi; il quarto, più a nord, è costituito dalla vecchia stazione aeroportuale. Si prevede di dotare Malpensa 2000 di un cargo City che potrà trattare 200mila tonnellate di merci all'anno. Basta questa breve descrizione per rendersi conto dell'importanza della nuova struttura aeroportuale. Tra i progetti in fase di realizzazione citiamo con piacere l'inizio della fase operativa per la tratta ferroviaria Arcisate-Stabio. Il 25 luglio 2000 è stato infatti firmato un accordo tra il Canton Ticino e la Regione Lombardia per la progettazione della linea Arcisate-Stabio. Essa sarà completamente nuova per 7 km tra Arcisate e Stabio mentre il percorso tra Arcisate e Varese e tra Mendrisio e Stabio dovrà essere ristrutturato. L'opera è preventivata in 170 milioni di franchi. L'accordo tra Ticino e Lombardia prevede lo studio del progetto preliminare con il coinvolgimento delle Ferrovie dello Stato italiane, della Regione Lombardia e del Canton Ticino. Il nostro Cantone dovrà, in particolare, organizzare le gare di appalto per affidare i mandati di progettazione. Da parte italiana l'accordo è stato approvato dalla Giunta esecutiva della Regione Lombardia sulla base del nulla osta ricevuto dal Governo italiano. La realizzazione di questa ferrovia permetterà di raggiungere lo scalo della Malpensa in breve tempo e collegherà la linea del San Gottardo con quella del Sempione-Lötschberg. Si tratta dunque di un investimento la cui importanza va ben al di là del ristretto ambito locale (soprattutto considerando la realizzazione delle linee ferroviarie veloci del San Gottardo e del Lötschberg).

L'accessibilità all'aeroporto

Il successo del progetto Malpensa 2000 dipende soprattutto dalla possibilità di garantire un'accessibilità stradale e ferroviaria di notevole livello. A tale proposito il Piano d'area cita gli interventi di priorità assoluta. Si tratta dei seguenti:

a) *Ampliamento dell'autostrada A8 (Milano-Gallarate)*
È stata conclusa la costruzione della quarta corsia da Milano a Lainate e della terza corsia da Lainate a Gallarate e sono in via di completamento i lavori di potenziamento dello svincolo di Busto Arsizio con la SS 336.
Si stanno definendo i progetti della seconda fase che prevedono la corsia d'emergenza continua e la ristrutturazione degli svincoli di Castellanza e di Legnano.

b) *Prosecuzione della SS336 da Malpensa nord alla SS 527*
L'ANAS sta procedendo all'appalto dell'opera per

un importo complessivo di 60.8 milioni di euro.

c) *Collegamento ferroviario Milano-Malpensa*
Dopo l'approvazione del progetto nella Conferenza di servizi dell'ottobre 1996, le FNM hanno realizzato tale collegamento. Le FNM stanno sviluppando il progetto del tracciato in galleria in prossimità di Castellanza.

I problemi ambientali

Riguardano soprattutto l'inquinamento atmosferico e acustico. Il Piano d'area si sofferma a lungo su questi temi. Essi sono infatti molto delicati come dimostra la cronaca degli ultimi mesi. Si sono infatti verificate numerose dimostrazioni di protesta contro l'inquinamento ambientale. In un primo tempo i velivoli venivano fatti atterrare e partire, in maggior parte, sorvolando i villaggi della sponda piemontese del Ticino (perché meno popolata della sponda lombarda). Le proteste avanzate dai Comuni piemontesi hanno indotto a meglio equilibrare i disturbi tra le due sponde del Ticino. Ci si è però scontrati, come era evidente, con l'opposizione dei Comuni lombardi notoriamente più popolati nella regione.

Stima dell'impatto economico-occupazionale del nuovo scalo

Il Piano d'area si occupa anche dell'impatto economico e occupazionale di Malpensa 2000. Secondo uno studio commissionato all'Università Bocconi l'impatto economico attuale del sistema aeroportuale milanese (Malpensa più Linate) è stimato a 3.7 miliardi di euro e a 50mila addetti. Secondo il medesimo studio, a medio termine (2005), la produzione è destinata a raggiungere il valore di 7.2 miliardi di euro e l'occupazione complessiva generata dal sistema aeroportuale sarà di 95mila unità. Nella prospettiva del lungo periodo (2015) la Bocconi prevede una produzione di 10.8 miliardi di euro e una occupazione di 140mila unità. Si tratta di incrementi notevoli che potranno essere raggiunti se il progetto verrà portato a termine nella sua completezza (vie di accesso ferroviarie e stradali incluse). Attualmente il sistema aeroportuale milanese (Malpensa e Linate assieme) dà lavoro a circa 9mila persone in attività dirette e a 23mila in attività indirette. Altre 16mila persone sono attive in lavori indotti dagli scali. Si può dunque affermare che la stima della Bocconi, che calcola in 50mila persone l'occupazione attuale, è corretta. Sul lungo periodo (2015) lo studio della Bocconi prevede il raddoppio delle unità lavoro direttamente occupate nel sistema aeroportuale (18mila unità) e il triplicarsi degli addetti indirettamente coinvolti nelle attività dello scalo. Altre 23mila persone dovrebbero essere occupate in attività generate dagli scali e l'attivazione indotta sarebbe di 47mila unità. Si raggiunge dunque la cifra delle 140mila persone indicate dalla Bocconi. Lo scalo di Malpensa 2000 avrà dunque un effetto economico-occupazionale non indifferente su di un territorio tanto vicino al nostro Cantone. Il Canton Ticino deve essere cosciente di questa realtà per trarne i necessari benefici.