

Trasporti. Spostarsi da e per l'aeroporto

Malpensa punta a diventare anche un hub ferroviario

LOMBARDIA



Marco Morino

MILANO

■ A Malpensa in treno. Oggi il numero dei passeggeri che scelgono la ferrovia per spostarsi da e per l'aeroporto è pari a circa il 15% del totale: poco più di tre milioni di viaggiatori sui 21 milioni complessivi stimati per il 2017. L'obiettivo al 2025 è raddoppiare tale quota, arrivando al 30% di utilizzatori del treno per raggiungere l'aeroporto. In cifre: 8,4 milioni di passeggeri sui 28 milioni complessivi attesi tra otto anni a Malpensa. È l'obiettivo delle proposte operative presentate, ieri, dal Certet Bocconi (il centro di economia regionale del trasporto e del turismo dell'ateneo milanese) per incrementare l'accessibilità ferroviaria a Malpensa. Proposte condivise da Sea, il gestore dell'aeroporto, e sostenute da Regione Lombardia e FerrovieNord (la compa-

gnia del Malpensa Express).

«L'accessibilità ferroviaria a Malpensa - osserva Oliviero Baccelli, direttore del Certet - ha avuto già un importante miglioramento dopo il completamento nel dicembre 2016 del collegamento tra il Terminal 1 e il Terminal 2, che ha permesso di ampliare il bacino di utenza potenziale in grado di trovare economicamente più vantaggiosi i servizi ferroviari rispetto ad altre modalità di trasporto per raggiungere il T2, che movimentava oltre 6 milioni di passeggeri annui». Ora il prossimo passo è prolungare, entro il 2025, i binari dal Terminal 2 di Malpensa fino al nodo ferroviario di Gallarate, lungo la linea del Sempione. Si tratta di circa sette chilometri di nuova ferroviaria che potrebbero trasformare Malpensa nel nodo di una rete di collegamenti ferroviari più ampi e non solo un capolinea di servizi ferroviari dedicati. L'opera avrebbe un costo stimato di 211 milioni di euro. Questa la cifra

che si ricava dal progetto preliminare predisposto da FerrovieNord attualmente in fase di approvazione in linea tecnica da parte di Regione Lombardia per poter passare alla progettazione esecutiva. Il collegamento ferroviario T2-Gallarate consentirà la chiusura dell'anello ferroviario a Nord di Malpensa, mettendo in retel' aeroporto con Milano, la Svizzera e i valichi alpini. «L'obiettivo finale - spiega Baccelli - è offrire un servizio ferroviario diretto da Milano Centrale a Malpensa e viceversa, senza cambio di treno. In questo modo si potranno prolungare fino a Malpensa treni che arrivano da est (Venezia) o da sud (Bologna) e sfruttare anche il grande bacino dell'alta velocità».

«Il messaggio di fondo che emerge da questo studio - aggiunge Francesco Raschi, responsabile Real Estate di Sea - è che Malpensa deve diventare una stazione passante di una rete di tipo nazionale». Nella sostanza Malpensa deve essere,

spiega Raschi, «un punto di passaggio e di collegamenti express con Milano e interregionali, suburbani nella linea di Regione Lombardia e interregionali con Ferrovie dello Stato». Andrea Gibelli, presidente di FerrovieNord è convinto che i tempi di realizzazione del collegamento tra T2 e linea del Sempione verranno rispettati: «La collaborazione tra FerrovieNord, Sea, Regione Lombardia e Stato già sperimentata con il collegamento tra T1 e T2 ha dimostrato di saper rispettare i tempi di consegna».

CERTET BOCCONI

Oggi il treno è scelto dal 15% dei viaggiatori: potrebbero salire al 30% entro il 2025; strategico il raccordo con la linea del Sempione

IL NUMERO**7 chilometri****La lunghezza**

Per ampliare l'attuale quota di mercato dei passeggeri che scelgono la ferrovia per spostarsi da e per l'aeroporto di Malpensa, arrivando al 30% al 2025, è prioritario il collegamento tra il Terminal 2 e la linea di Domodossola (Sempione). Il progetto prevede un tracciato di circa sette chilometri di lunghezza fino a Gallarate; il costo stimato è pari a 211 milioni di euro. Il nuovo raccordo ferroviario potrebbe essere ultimato a cavallo tra il 2023 e il 2025



Peso: 13%