

**COMUNI DI  
CARDANO AL CAMPO, CASORATE SEMPIONE, GALLARATE,  
SOMMA LOMBARDO, VIZZOLA TICINO.**

Titolo progetto:

**PROPOSTA DI INTEGRAZIONE  
DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA.**

**ALLEGATI:**

- **RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO**
- **STIMA DEI COSTI DEL TRATTO LIMITROFO ALLA S.S. 336**

## RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO

<b>Ambiti di analisi/fattibilità</b>	<b>Verifiche</b>
<b>Oggetto e obiettivi della proposta</b>	<p>I Comuni proponenti individuano nei collegamenti ciclabili e, più in generale di mobilità sostenibile, dell'area interessata dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa una delle condizioni per raggiungere i seguenti obiettivi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arricchire l'offerta di accessibilità dell'aeroporto rispondendo a una specifica e qualificata domanda che conosce un incremento interessante di quote del mercato turistico.</li> <li>2. Integrare il sistema aeroportuale con il territorio che lo ospita e con le sue valenze insediative e naturali.</li> <li>3. Contribuire allo sviluppo del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.</li> </ol>
<b>Descrizione delle condizioni del contesto</b>	<p>Il territorio preso a riferimento dalla proposta comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le aree occupate dalla struttura aeroportuale</li> <li>- il sistema urbanizzato individuato dai comuni in diretta relazione con gli accessi da nord dell'area aeroportuale. Tra questi i comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione e Somma Lombardo sui cui territori ricade il collegamento proposto, e i comuni di Gallarate e Vizzola Ticino che costituiscono i terminali dell'asse previsto.</li> </ul>
<b>Infrastrutture e dinamiche di sviluppo dell'area</b>	<p>La S.S. 336 ha rappresentato a lungo l'accesso da nord all'aeroporto fino all'apertura del collegamento sud-est della S.S. Boffalora-Malpensa.</p> <p>La riqualificazione della strada statale 336, avvenuta nel 1990, si è di fatto sovrapposta alla rete di percorsi sedimentatasi nel tempo in funzione delle attività rurali e dell'economia della brughiera.</p>

	<p>In particolare si osserva la presenza di percorsi di collegamento tra i centri abitati e l'ansa di Castelnovate del fiume Ticino e del sistema di canali che costituivano le vie d'acqua storiche su cui si appoggiava l'economia locale.</p> <p>Nell'agosto del 2002 ANAS ha predisposto un progetto esecutivo per la realizzazione di una pista per cicli e motocicli di cilindrata inferiore a 250 cc. (esclusi dall'utilizzo della S.S. 336 per Malpensa) con lo scopo di garantire l'accessibilità alla stazione aeroportuale del Terminal 2 anche a questi mezzi.</p> <p>La realizzazione del collegamento non è avvenuta a causa di ostacoli interne all'Ente promotore pur avendo ottenuto il benestare dei comuni interessati.</p>
<p><b>Caratteristiche della proposta</b></p>	<p>La proposta di collegamento ciclabile con l'aeroporto di Malpensa riprende il progetto di ANAS del 2002 come parte di un più ampio programma di ricostruzione delle relazioni territoriali dell'area compresa tra gli insediamenti dei comuni a nord del sedime aeroportuale e il sistema ambientale tutelato dal Parco del Ticino.</p> <p>L'accesso all'aeroporto rappresenta uno snodo essenziale del sistema proposto in quanto consente di attivare una importante intermodalità con scambi di vettori di trasporto a più livelli.</p> <p>La lunghezza del tratto proposto è di 3,363 km. che si affiancano al lato sinistro della S.S. 336 in direzione Malpensa.</p> <p>La pista ha origine dal punto terminale dei percorsi ciclopedonali esistenti nella brughiera a est della recinzione delle aree demaniali adiacenti l'aeroporto e si sviluppa per un buon tratto nello spazio pianeggiante già disponibile tra la strada e la recinzione dell'area aeroportuale mentre prevede l'arretramento della recinzione per un tratto di 601 mt. e 98 mt di opere di sostegno in corrispondenza del tratto finale che immette al Terminal 2 dell'aeroporto.</p>
<p><b>Relazioni con il contesto</b></p>	<p>La proposta è suscettibile di massimizzare i progetti di</p>

	<p>mobilità sostenibile di ambito comunale e provinciale mettendoli a sistema.</p> <p>Specifiche e qualificate relazioni sono quelle che vengono stabilite con le valenze storico-ambientali del Parco del Ticino.</p> <p>Di interesse più marcatamente economico sono le connessioni con attrattori di flussi turistici come gli insediamenti alberghieri e le diverse strutture per l'ospitalità, i luoghi di culturali/museali come Volandia e quelli ricreativi e per il tempo libero sia di livello comunale che di interesse più vasto presenti sul territorio.</p>
<b>Modello di gestione dell'opera</b>	<p>Si ipotizza la gestione a carico di ANAS per il tratto compreso tra lo svincolo che immette sulla S.S. n.336 e il Terminal 2 mentre saranno di competenza comunale gli interventi gestionali sui tratti di collegamento ricadenti nei rispettivi territori.</p> <p>I rapporti giuridici con proprietà private eventualmente coinvolte saranno regolati da apposite convenzioni che ne riconosceranno la funzione di pubblico interesse perpetua.</p>
<b>Condizioni tecniche relative all'ipotesi progettuale</b>	<p>Il tracciato interessato dal progetto sarà sistemato con interventi di scarifica del fondo naturale esistente e la successiva costituzione di un cassonetto stradale e successiva finitura con materiale scelto sulla base di criteri prestazionali di durabilità e coerenza con la natura dei luoghi interessati.</p> <p>Gli interventi saranno preceduti da una attenta verifica della situazione dei sottoservizi e dei manufatti stradali (caditoie, camerette, idranti etc.).</p>
<b>Fattibilità tecnica</b>	<p>Le condizioni degli interventi prefigurati saranno valutati con</p>

	riferimento ai casi specifici rilevati.
<b>Compatibilità ambientale</b>	<p>Non sussistono elementi di contrasto con vincoli ambientali trattandosi di riutilizzo di tracciati già esistenti sia in ambito urbano che in ambito naturale.</p> <p>Non si prevedono interferenze con elementi di interesse naturalistico e/o paesaggistico.</p>
<b>Impegno finanziario</b>	<p>La somma necessaria per l'intervento è stimata in € 220/mt. x 3.363 = € 740.000 comprensivo di oneri accessori come si desume dal quadro economico allegato.</p> <p>Le attuali misure di contenimento della spesa pubblica non consentono una immediata e attendibile valutazione delle possibili fonti di finanziamento. Indicativamente le stesse possono essere individuate in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- programmi di finanziamento di settore previsti da Regione Lombardia;</li> <li>- fondi della Provincia di Varese;</li> <li>- intervento di partner privati (SEA, operatori del settore turistico-alberghiero);</li> <li>- risorse proprie dei comuni per i tratti urbani di collegamento di rispettiva pertinenza.</li> </ul>
<b>Verifica procedurale</b>	<p>Per l'esecuzione dell'esecuzione dell'intervento previsto non sussistono problematiche procedurali di rilievo.</p> <p>Nel caso di interferenza con limitate porzioni di area di proprietà privata che si possono verificare nei tratti di collegamento all'interno dei singoli territori comunali dovrà essere perfezionata una specifica convenzione con i soggetti proprietari delle aree interessate.</p>

<p><b>Tempi di realizzazione</b></p>	<p>Trattandosi di un intervento a rete la realizzazione completa deve essere scomposta in più sezioni:</p> <p>il tratto limitrofo alla S.S. 336 = 8/12 mesi</p> <p>i tratti di collegamento previsti nei territori = tempistica prevista dai rispettivi programmi delle opere pubbliche.</p>
<p><b>Analisi delle criticità e fattori di rischio</b></p>	<p>I fattori di criticità, per quanto scarsamente incidenti sulle possibilità di realizzazione dell'intervento possono essere individuati come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- problematiche relative agli accordi convenzionali relativi alle aree di proprietà privata da occupare.</li> <li>- eventuali risultanze negative di accertamenti sulle condizioni delle reti dei sottoservizi.</li> </ul>
<p><b>Partner e coinvolgimento dei portatori d'interesse locali</b></p>	<p>Il progetto è frutto di intenso confronto con organizzazioni locali che si occupano specificamente di mobilità ciclabile (Gruppo FIAB Regionale e di Cardano al Campo) e con i cittadini che si sono più volte espressi nel corso di incontri pubblici (bilancio partecipativo annuale).</p> <p>Le organizzazioni locali possono essere coinvolte anche nella fase gestionale per il monitoraggio dell'utilizzo del percorso e sulle necessità/opportunità di adeguamento o integrazione delle dotazioni ad esso connesse.</p>

**COMUNI DI  
CARDANO AL CAMPO, CASORATE SEMPIONE, GALLARATE,  
SOMMA LOMBARDO, VIZZOLA TICINO.**

Titolo progetto:

**PROPOSTA DI INTEGRAZIONE  
DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA.**

**STIMA DEI COSTI  
DEL TRATTO LIMITROFO ALLA S.S. 336  
TRA LO SVINCOLO PER CARDANO E IL TERMINAL 2**

<b>TITOLO</b>	<i>Importi (€)</i>
Intervento di realizzazione tratto ciclabile adiacente la S.S. 336	500.000
Somme a disposizione	
IVA 21%	105.000
Somme per occupazione/indennizzi aree	70.000
Spese Tecniche	50.000
Imprevisti	15.000
Totale somme a disposizione	240.000
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>740.000</b>