

## Progetto Mitre, bisogna cercare alternative

**Pubblicato:** Lunedì 20 Novembre 2006

*Riceviamo e pubblichiamo l'analisi sul progetto Mitre di terza pista di Luca Berti, tecnico di settore che scrive su riviste specializzate*

Interessante e valido lo studio Mitre sulla terza pista, se fine a sé stessa.

Ma, secondo me ed altri esperti, essa andrebbe costruita (appena) oltre la superstrada (più a Ovest). Diversamente si comprometterebbe il (limitatissimo per mancanza di spazio) sviluppo di Cargocity.

Alternative: rinnovare la vecchia area cargo al T2 o costruire una nuova zona cargo oltre la superstrada sempre a Nord del vecchio T2. Malpensa rimane un aeroporto piccolo e, andrebbe sviluppato (pur mitigando l'eventuale disboscazione con una forestazione in altra area più a Sud).

In un mio libro di 2 anni fa proposi di coprire interamente la linea ferroviaria FNM. Con due ponti di "scavallamento ferrovia" gli aerei accederebbero a nuove posizioni rampa da realizzarsi tra la ferrovia stessa (ricoperta) e la superstrada (a Ovest dell'attuale Cargocity).

Ecco che l'eventuale terza pista andrebbe collocata circa ulteriori 180 metri più a Ovest di dove finora ventilato, cioè a Ovest della superstrada stessa (non al lato Est). A circa 1391 metri rispetto alla previsione di 1211 metri dall'attuale pista 35L.

Una grave lacuna dell'attuale struttura è costituita dal numero ridotto di jetbridge direttamente collegati all'aerostazione: si pregiudica (tra gli altri) un elemento cardine per un aspirante "hub": la velocità di interscambio di passeggeri tra voli.

Altra carenza di Malpensa: a parte AZ, la quale alimenta i propri voli, non vi sono sufficienti collegamenti nazionali che apportino passeggeri ai vettori stranieri i quali possono fare una grande differenza di redditività soprattutto in bassa stagione.

Occorrerebbe altresì uscire da una tipica emotività italiana e capire che non si può prescindere da un notevole ampliamento di Mxp. Il vero danno ambientale consiste nel costruire tanti aeroporti con costi fissi enormi che gravano sulla collettività. Gli aeroporti devono essere pochi e grandi.

Si noti, tra l'altro, che i progetti iniziali della Grande Malpensa prevedevano ben 5 satelliti e 3 (in prospettiva addirittura 4) piste rispetto ai 3 satelliti attuali (di cui il terzo ancora in lenta

edificazione tale da essere già saturato prima ancora del suo completamento). Ai tempi (anni '80), "stranamente" nessuno obiettò nulla.

Nessuno parla della speculazione edilizia attorno allo scalo: le stesse persone che forse si lamentano della vicinanza della struttura?

Luca Berti

[Redazione VareseNews](#)

[redazione@varesenews.it](mailto:redazione@varesenews.it)