

Malpensa, “il Raccordo Sud pronto per luglio”

Pubblicato: Giovedì 23 Aprile 2009

Sea rilancia l'operatività di Malpensa con un'opera molto attesa, inclusa nel piano industriale 2009-2016 mirato all'**Expo** milanese del 2015, e che dovrebbe essere ultimata per i primissimi giorni di luglio. Si tratta del **Raccordo Sud**, noto anche come raccordo **H-Hotel**, un enorme "svincolo" (ampio con le fasce laterali fino a 60 metri) all'estremità sud del sedime aeroportuale che consentirà di connettere in **un unico percorso di rullaggio** le due piste, lasciando al contempo lo spazio necessario alla prevista **terza pista**. Intuibili, e notevolissimi, i **vantaggi** in termini di attraversamenti di piste eliminati e attese ridotte, quindi rischi, intoppi e inquinamento in meno. Tanto di guadagnato per uno scalo che ogni anno gestisce qualcosa come **110.000** decolli complessivi.

A presentare oggi alla stampa l'opera era il Ceo (direttore generale) di Sea **Giulio Demetrio**, con Mauro Iannucci di Enav. La presentazione è culminata in un *tour* guidato che ha permesso di prendere visione dei lavori che tuttora fervono sul campo. Il raccordo H sarà operativo dal **2 luglio** «Enav permettendo» premette Demetrio, poichè molti sono gli enti e gli organismi coinvolti in questi interventi. L'intervento con i relativi lavori è stato avviato circa due anni fa, impegnando un centinaio fra operai e tecnici, e costerà complessivamente **30 milioni di euro**: una parte dei 115 che in questi anni Sea ha dedicato ai soli interventi infrastrutturali, e del "pacchetto" complessivo da **524 milioni** investiti in grande prevalenza su Malpensa. Il nuovo raccordo è lungo in complesso circa 2500 metri, in nessun punto con pendenze superiori all'1,50%. Parte dell'intersezione dei raccordi Y e GW, nella zona del *de-icing* (dove si liberano dal ghiaccio le ali degli aeromobili) e si innesta sulla bretella detta "Charlie" in corrispondenza del punto d'attesa noto come "stop GE2". Impressionanti i **numeri** dell'intervento: 1,4 milioni di metri cubi di **movimento terra**, 30.000 metri cubi di calcestruzzo, oltre 3000 tonnellate di acciaio per cementi armati e precompressione, 7,5 chilometri di tubazione per lo smaltimento delle acque piovane, 17 chilometri di cavidotti, 120 chilometri di cavi per alimentazione e segnali, 250 "fuochi" per segnaletica luminosa, 180.000 mq di pavimentazione aeroportuale, 150.000 mq di sistemazione a verde.

L'intero raccordo è stato studiato per poter reggere **carichi eccezionali**, inclusi gli enormi **Airbus A380**, nuovi giganti dei cieli. Va sottolineato che l'opera ha richiesto anche la posa di **due speciali ponti** sulla linea ferroviaria Busto Arsizio-Malpensa delle Ferrovie Nord – il tracciato della linea, all'atto della progettazione, evidentemente non prevedeva la possibilità di questa ulteriore espansione delle aree su cui si movimentano i velivoli. Quello dei ponti è stato un passaggio ingegneristico assai delicato che ha visto nell'arco di tre mesi la posa accuratissima di ben **140 travi di supporto** in cemento armato precompresso, ognuna larga due metri e pesante 56 tonnellate, posata con millimetrica precisione da parte di speciali gru: «**operazioni condotte di notte, in un silenzio religioso**, ogni vibrazione estranea avrebbe potuto causare grossi danni, assistere è stato davvero emozionante» raccontano da Sea. Ma le difficoltà incontrate non sono state solo di tipo ingegneristico: durante i lavori sono stati scoperti e neutralizzati dagli artificieri del Genio di Cremona qualcosa come **80 ordigni bellici inesplosi** di vario tipo, a riprova di quanto l'area fosse stata bersagliata durante la Seconda Guerra Mondiale, quando ospitava i velivoli delle forze nazifasciste.

Tra i vanti dell'azienda di gestione aeroportuale quello di aver svolto lavori così delicati **senza pregiudicare l'operatività dello scalo**, già ridotta dalle ben note vicende di Alitalia e più in generale dalla crisi. Non manca l'angolo dell'ecologicamente corretto, con la ripiantumazione di ben **55.000**

alberi nel territorio del Parco del Ticino, al costo di 1,5 milioni di euro: nel tempo dovrebbero più che compensare gli abbattimenti dovuti ai lavori che hanno portato le piste fino all'estremo limite meridionale del sedime aeroportuale.

Demetrio ha colto l'occasione per rilanciare un appello alle autorità competenti. «Sea vuole guardare al futuro senza dover patire un handicap di partenza: quello delle **tariffe aeroportuali**. In Italia sono in media del 40% inferiori a quelle vigenti in Europa. Noi non lesiniamo di certo sugli investimenti, ma i costi "a toccata" degli aeroporti italiani decisamente non ci rendono facile la vita, si finisce per comprimere lo stesso raggio d'azione degli scali». Malpensa, come tutto il sistema aeroportuale, reclama insomma risorse.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it