



La zona dei gate della nuova area

Mercoledì 27 Maggio 2020 (0)

Orio, l'aeroporto ritorna in grande A giugno pronti i nuovi 9.500 metri quadri

In via d'ultimazione i lavori per l'area extra Schengen. Partiti quelli sul lato opposto. I primi rendering della stazione ferroviaria.

Aprirà a giugno. Ma in sordina, senza clamori o inaugurazioni in pompa magna in un aeroporto che sta cercando di tornare alla normalità. L'area per i passeggeri extra Schengen di Orio al Serio è in via d'ultimazione, praticamente pronta. Si sta lavorando alle rifinitura e alla posa dei nuovi impianti radiogeni (Bhs) di controllo dei bagagli imbarcati.

I lavori sarebbero dovuti terminare ad aprile, forse persino poco prima di Pasqua con un colpo di reni del pool d'impresе, ma il disastro del Covid-19 ha bloccato tutto. Appena arrivato il via libera alla riapertura dei cantieri ci

si è messi subito all'opera per chiudere questa parte di ampliamento, sul lato est, a fianco della torre di controllo.



A sinistra la futura stazione ferroviaria, al confine con l'A4. In alto a destra ecco come sarà l'ampliamento direzione ovest

Raddoppiano i gate

Sul posto sta lavorando da gennaio 2019 l'Ati (associazione temporanea di imprese) formata dalla **capogruppo Milesi Sergio** insieme a Isocell Precompressi, Termotecnica Sebina ed Effeci Tecnoimpianti. Un intervento da 14,4 milioni di euro, completamente finanziato da Sacbo, che rappresenta un passo avanti nella gestione dei flussi dei passeggeri nello scalo.

L'ampliamento (il cosiddetto lotto 4A) si sviluppa su 9.500 metri quadri: 3.700 a piano terra, 4.200 al primo e 1.600 di ammezzati. In pratica, la parte a destra dell'attuale fabbricato che va ad aggiungersi agli attuali 54mila metri.

Con questo intervento la dotazione dei gate per le destinazioni extra Schengen raddoppia: dagli attuali 5 a 10, 9 nuovi e uno riconfigurato. Ce n'è anche uno con un finger mobile, collegato direttamente al portellone anteriore del velivolo. Sono inoltre stati realizzati due nuovi torrioni dotati di ascensori per favorire i passeggeri con problemi di mobilità.



L'area esterna alla futura stazione del treno

Il mutamento del traffico

Con la riapertura dei cantieri è partito anche l'ampliamento sul lato ovest, dove sta lavorando un'Ati dalla composizione molto simile (manca Isocell, c'è Moretti) a quella che sta terminando l'intervento ad est. Nei piani originari di Sacbo, concordati con Enac, si sarebbe dovuti partire proprio da ovest, ma alla fine si è presa la decisione opposta in forza dell'aumento continuo dei passeggeri extra Schengen su Orio e della scelta di Ryanair di investire molto sull'interlining, ovvero la coincidenza tra più voli.

Oggi non c'è contiguità tra la zona sbarchi e quella imbarchi: sono sui due lati opposti dell'aerostazione. Al termine di questo intervento la separazione sarà invece per destinazioni: ad est extra Schengen, ad ovest Schengen. Con arrivi tutti a piano terra e partenze al primo piano: e flussi razionalizzati.

La nuova stazione ferroviaria

Come dicevamo, nella zona ovest sono iniziati da qualche settimana i lavori per la realizzazione di 10.565 metri quadri nuovi più 2.245 riqualificati: un intervento su tre piani (uno interrato) che ospiteranno spazi commerciali, 5 nuovi gate, 3 nastri di riconsegna bagagli e uffici. Questa nuova parte sarà appunto riservata ai voli Schengen. Un

intervento da 21 milioni di euro che doveva essere terminato a fine 2021, ma anche in questo caso ci sarà un probabile slittamento di un paio di mesi causa stop per il Covid-19.

Sarà invece pronto per le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026 il collegamento ferroviario. La stazione sorgerà vicino all'ampliamento ovest, all'altezza della prima rotonda. L'attuale strada che conduce allo scalo verrà però portata verso l'interno: la stazione sorgerà in fregio all'A4.

Dino Nikpalj

© RIPRODUZIONE RISERVATA