

Nascita e Sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa

(a cura di Alessio Fornasetti)

1909 – Gli industriali Giovanni Agusta e Gianni Caproni realizzano nei pressi della Cascina Malpensa un campo d'aviazione per far volare i loro prototipi e creare una scuola di pilotaggio

1948 – Periodo post bellico: industriali e banchieri varesotti riattivano l'aeroporto e ne acquisiscono la gestione con l'obiettivo di fare di Malpensa il nodo dello sviluppo dell'industria dell'Altomilanese.

La pista di volo, danneggiata e resa inutilizzabile dalle truppe tedesche in ritirata, è ripristinata ed allungata fino a 1.800 metri.

Viene inoltre edificata una modesta baracca in legno con funzione di aerostazione.

Il 21 novembre atterra un quadrimotore Breda BZ308 pilotato dall'asso dell'aviazione Mario Stoppani, e l'aeroporto è ufficialmente aperto al traffico civile. Viene denominato "Aeroporto Città di Busto Arsizio".

1949 – Nel primo anno di vita Malpensa registra un traffico di 1.366 velivoli, 12.287 passeggeri ed un movimento merci di 593 tons.

1950 – Primo collegamento aereo diretto con New York.

1952 – Il comune di Milano entra nella Società Aeroporto di Busto Arsizio e ne assume progressivamente il controllo.

1955 – Anche la Provincia di Milano entra a far parte della compagine societari.

L'assemblea degli azionisti delibera per una nuova denominazione sociale: la Società Esercizi Aeroportuali (SEA), con trasferimento della sede legale da Busto Arsizio a Milano.

1955 – Malpensa registra un traffico di 4.870 aerei, 255.126 passeggeri e 3.010 tonnellate di merce.

1958 – L'architetto Vittorio Gandolfi progetta la nuova aerostazione. Iniziano le opere di edificazione.

1960 – Trasferimento all'Aeroporto di Milano-Linate di tutti i voli nazionali ed europei e assegnazione a Malpensa dei voli intercontinentali di Milano e del Nord Italia.

1962 – Fine dei lavori ed inaugurazione della nuova aerostazione, sul sito dell'attuale Terminal 2 (attuale pista 35R/17L).

1965 – la pista principale, 3.915 metri di lunghezza per l'epoca la più lunga d'Europa, fu attrezzata con impianto luminoso di avvicinamento Calvert e di sistema per l'atterraggio strumentale (ILS) di seconda categoria; successivamente l'aeroporto è stato dotato su entrambe le piste di sistema per l'atterraggio strumentale di terza categoria.

1998 – Seconda fase di sviluppo aeroportuale, con la realizzazione e l'inaugurazione (nell'ambito del progetto Malpensa 2000) della grande aerostazione del Terminal I e della relativa pista.

2000 – L'assetto attuale dell'aeroporto di Malpensa: Torre di Controllo laterale e due piste parallele, la 35L al Terminal I e la 35R al Terminal 2, lunghe entrambe 3.920 metri e larghe 60, orientate a 349° dotate di ILS e tutte hanno il sistema PAPI.

Le stesse piste a testate invertite sono denominate 17R e 17L rispettivamente, e sono attive assai raramente, solo in caso di vento sfavorevole o in assenza di aerei in atterraggio.

2011 – predisposizione da parte di SEA del Master Plan 3a Pista e invio al Ministero dell'Ambiente. Apertura della fase delle Osservazioni e delle Controdeduzioni.

2012 – Settembre: Fase delle Integrazioni Volontarie al Master Plan, del Contraddittorio e delle nuove Integrazioni al Master Plan 3a Pista da parte di SEA.

LINK: Per maggiori dettagli storici: <http://www.mxpairport.it/index.php?id=100>