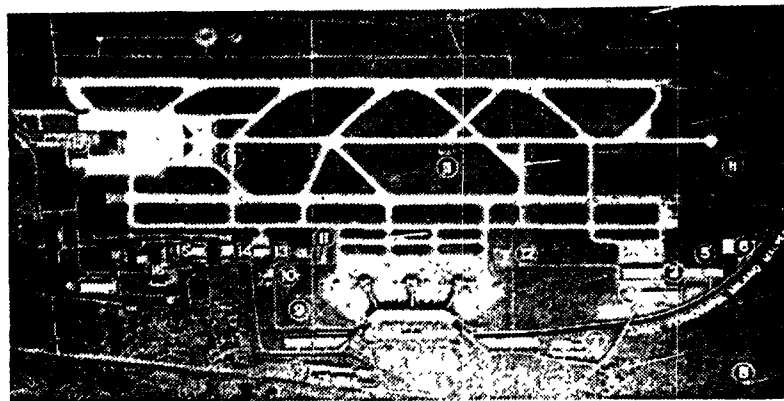


Il sistema trasporti

Inizia la razionalizzazione del traffico aereo milanese
Resta nel caos la viabilità. Nel dimenticatoio le vie fluviali

Con l'avvio dei lavori
nell'aeroporto varesino



Malpensa 2000, scalo d'Europa

«Malpensa 2000», un nome che evoca tempi lunghi. E ad onore del vero chi ha dato questa denominazione al progetto del grande aeroporto internazionale doveva essere molto lungimirante. Ma non abbastanza pessimista da prevedere che per iniziare a dargli corpo sarebbero passati quasi cinque anni. Ben 29 enti diversi sono interessati ad emettere autonome autorizzazioni e 27 sono i passaggi amministrativi necessari per poter approvare ed appaltare un progetto (per Malpensa 2000 si prevedono la bellezza di 40 interventi diversi). Di questo passo, è legittimo pensare, si arriverà davvero al Duemila prima di vedere realizzato l'aeroporto.

Ma il fatidico momento è finalmente arrivato. Il «ciak» di questo film infinito è stato battuto e così da gennaio è aperto il cantiere per il prolungamento della pista 2. È solo l'inizio, ma il timore che anche questa sia un'altra Fabbrica del Duemila per il momento viene accantonato. Salvo altri intoppi di percorso, Franco Antelli, vicepresidente della Sea (la Società che gestisce i due scali milanesi), ci assicura che «entro il 1994 la prima trincea sarà funzionale». Ovvero saranno pronti la seconda pista specializzata - una per gli arrivi, l'altra per le partenze - e i due terzi degli interventi previsti sulla stazione passeggeri. Già a quella data la capacità del traffico di persone passerà dagli attuali 2 milioni a 8 milioni l'anno, alleggerendo così finalmente lo scalo di Linate che è ormai arrivato alla soglia del collasso; e quella merci a 200.000 tonnellate annue, ovvero un quarto più di quante ne movimentino attualmente i due scali insieme. Per vedere completata l'opera bisognerà attendere - sempre burocrazia permettendo - il 1998. Saran-

Qui si arriva, da qui si riparte... con fatica

Milano, è noto, è anche una capitale del trasporto. Ma ciò che spesso sfugge alle letture meno attente è che anche questo è un capitolo produttivo di grande interesse strategico per il buon funzionamento dell'intera economia regionale e nazionale. Regione di confine in diretto collegamento con il sistema stradale, ferroviario e aeroportuale di tutto il Centro-nord Europa, ha nella metropoli milanese proprio il suo polo di attrazione e di smistamento di tutti i movimenti di uomini e merci sulle grandi direttrici Nord-Sud (intese sia tra Settentrione e Meridione d'Italia sia tra Nord e Sud d'Europa) e su quella Est-Ovest tra l'Adriatico - e quindi l'Est europeo - e il sistema alpino occidentale, quindi con Francia, Spagna e Portogallo.

La felice posizione geografica ha fatto sì che negli ultimi quarant'anni si sviluppasse l'ormai forte e grande opera stradale, autostradale, la rete ferroviaria ed aeroportuale. Nonostante le cifre a tanti metri di asfalto, sui transiti delle merci e sul movimento dei passeggeri, la crescita economico-produttiva lombarda è progredita più velocemente di quanto previsto e di quanto potessero sostenere le politiche nazionali e locali sul traffico la viabilità e i trasporti (che, si sa, hanno tempi di programmazione e di attuazione ben più lunghi di quelli dell'industria e dell'imprenditoria). Ciò ha comportato un pesante squilibrio tra domanda e offerta in termini di strutture e infrastrutture che in alcuni periodi di punta rischia, rasenta o supera il punto di collasso. Solo ora, infatti, si sta arrivando al completamento delle terze corsie sulla Serenissima, sull'Autosole e sulla Milano-Torino; solo ora si sta considerando la possibilità di collegamenti ferroviari più efficienti e frequenti con città ingiustamente ritenute periferiche, come

Mantova; e ancora, soltanto adesso, dopo anni e anni di attesa, si è dato avvio ai lavori per Malpensa 2000 che dovrà alleggerire il traffico sullo scalo di Linate (ne parliamo diffusamente in questa pagina) e razionalizzare l'intero sistema del trasporto aereo nella regione.

Ma altri sono ancora i capitoli di intervento - ormai ritenuti da tutti indispensabili - che attendono una risposta. È il caso ad esempio dell'annoso problema dello spostamento della dogana Tir dal centro di Milano alla periferia est. La scelta del decentramento attiverebbe una serie di benefici sia sulla qualità dell'ambiente metropolitano, sia sulla efficienza del servizio. Un altro caso ormai incancrenito è quello relativo al sistema dei trasporti via acqua. Se ne è parlato tanto, ma ancora oggi il famoso «porto di mare» (che prima doveva situarsi a Milano, poi a Cremona) è una speranza nel cassetto. E così anche la possibilità di smistare un grande flusso di merci dirette in Adriatico via Po. Stesso discorso vale per la questione degli interporti integrati. Insomma quello che ancora stenta a farsi strada è proprio una visione globale del sistema trasporto. E per una regione «europea» come la Lombardia non è una carenza da poco.

no allora possibili flussi di traffico nell'ordine di 12 milioni di passeggeri annui.

Per la prima fase di lavori è previsto un investimento complessivo di 190 miliardi che di lì a poco entrerà in fase operativa. L'enormità della cifra in gioco ha indotto la Sea - o meglio il suo principale azionista, il Comune di Milano, che detiene l'84% della proprietà, affiancato da Camera di Commercio, Comune di Varese e alcuni piccoli Enti locali ed anche imprenditori privati - ad iniziare le procedure per allargare la presenza di privati e quotare le azioni della Spa in Borsa. Anche questa, dunque, è un'incognita che pesa sul

successo di tutta l'operazione Malpensa 2000. Ma, fatto sta che ora i lavori sono concretamente partiti ed è legittimo sperare, dunque, che procedano secondo i programmi. Vediamo quindi come si dovrà configurare il nuovo aeroporto e con quale quadro di riferimento internazionale. Il sistema aeroportuale milanese costituisce già oggi il secondo polo nazionale. Alla fine del 1989 ha movimentato quasi 128.000 aeromobili e 10 milioni e mezzo di passeggeri; ancora deficitario è invece il movimento merci (143.000 tonnellate) perché stenta a farsi strada in Italia una abitudine a questo mezzo come accade in altri paesi europei.

Con l'entrata in funzione di Malpensa 2000, si andrà ad una razionalizzazione ed un conseguente potenziamento di tutto il sistema milanese (che comprende anche Orio al Serio, di cui la Sea è azionista per il 20% circa). Anzi si potrà parlare per la prima volta di bacino aeroportuale del Nord Italia, con tre fuochi: Malpensa per i voli internazionali, intercontinentali e quelli di aeroporto dell'area settentrionale, nonché un consistente flusso di charter; Linate su cui convergeranno i voli Milano-Roma e quelli nazionali per il Sud e le isole; Orio al Serio legato ai charter, alle merci di piccola

dimensione e all'aviazione generale (privata). Proprio in quest'ottica di «bacino» vanno anche le scelte di collegare direttamente l'aeroporto con la linea ferroviaria di transito delle Ferrovie Nord (è possibile anche una deviazione apposta sulla linea Fs di Novara per servire meglio il comparto piemontese e transalpino) con un tempo di percorrenza per Milano di 30 minuti; e con una superstrada a scorrimento veloce, ovvero senza incroci. Si vuole cioè dotare Malpensa di tutte quelle opere necessarie a farla essere competitiva anche per gli utenti che oggi gravitano sugli scali d'oltralpe.

TIPO DI TRAFFICO	Tot. prog. % al 31/12/89	Variaz. % con il 1988
RAZIONALIZZAZIONE		
Movimenti aerei	106.164	+2,0
Tonnellaggio	6.986.355	+8,6
Passeggeri (1)	8.396.319	+0,7
Merchi (kg) (2)	68.735.923	+2,9
Posta (kg) (2)	11.557.878	-7,8
SCALAZIONE		
Movimenti aerei	21.601	+18,0
Tonnellaggio	3.297.721	+2,1
Passeggeri (1)	2.119.514	+11,9
Merchi (kg) (2)	75.217.055	-0,2
Posta (kg) (2)	829.767	+4,3
MILANO		
Movimenti aerei	127.765	+4,4
Tonnellaggio	10.284.076	+6,4
Passeggeri (1)	10.515.833	+2,8
Merchi (kg) (2)	143.952.978	+1,2
Posta (kg) (2)	12.387.645	-6,9

(1) Il numero dei passeggeri in transito è considerato una sola volta.
(2) I kg. di merce e di posta in transito non sono considerati.

Difficile gestione di Milano Otto milioni di utenti all'assalto di Linate con qualche servizio in più

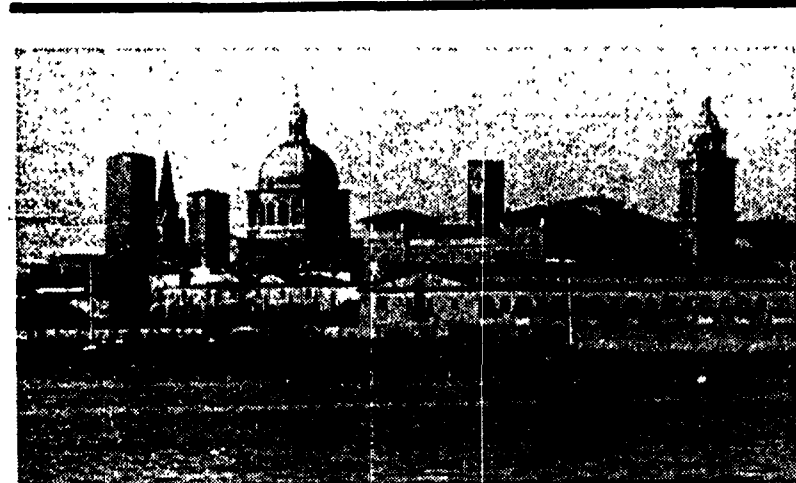
Prima che Linate possa dirottare parte del suo traffico su Malpensa passerà dunque ancora del tempo. Intanto lo scalo cittadino di viale Forlanini soffre di tutti i mali tipici della congestione. L'area dell'aeroporto è presa d'assalto ogni anno da più di otto milioni di passeggeri, il che comporta un volume impressionante di problemi relativi ai parcheggi, ai collegamenti con il centro città, ma anche all'interno dello scalo. Soprattutto se, come è facile che capiti nella brumosa Milano, ci si mette di mezzo la nebbia, o più semplicemente

il traffico aereo non scorre nel modo dovuto. In questi anni la Sea, che ha il compito della gestione aeroportuale, si è data notevolmente da fare per cercare di sopprimere alle carenze di spazio e alle mutate esigenze dell'utenza cresciuta a dismisura. «Linate è nata - dice Franco Antelli - per quattro milioni di passeggeri. Siamo al raddoppio della cifra iniziale. Ci siamo così dovuti inventare nuovi spazi a disposizione degli utenti. Per esempio abbiamo creato una diversa area gruppi che non intralcia il normale traffico passeggeri».

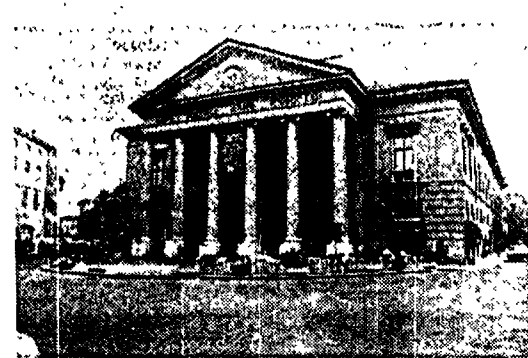
Parte dei disservizi dipende infatti dalla grande confusione di uomini che si riversano contemporaneamente nell'aerostazione: persone in partenza, loro familiari ed anche un congruo numero di vacanzieri che generalmente vengono concentrati in aeroporto con largo anticipo sugli imbarchi. Ora con la nuova area gruppi, questo settore di utenti ha un proprio spazio adeguato ai tempi lunghi di attesa. Di ciò si avvantaggiano soprattutto quei due milioni di passeggeri che ogni anno si imbarcano sui voli Milano-Roma e che per loro configurazione di utenti d'affari sono quasi sempre di corsa. Un servizio che generalmente fa inviperire il passeggero, magari già provato dai ritardi dei voli, è quello della riconsegna bagagli. A Linate finalmente si è arrivati ad uno svellimento delle operazioni, che però non mette al riparo da critiche la società di gestione. «Il problema di Linate - ci spiega Antelli - è la sua ridotta dimensione. I tempi di trasferimento dei passeggeri sono pertanto molto veloci. È inevitabile quindi che ci sia un divario tra lo spostamento delle persone e il carico-scarico dei bagagli. Se invece consideriamo gli utenti dei voli internazionali vediamo che la differenza di tempo tra l'arrivo del passeggero al punto di riconsegna (15 minuti per il trasbordo e il controllo passaporti) e l'arrivo del bagaglio è molto relativo: 16-20 minuti. L'utente nazionale dovrà quindi continuare a pazientare, ma potrà con-

solarsi sapendo esattamente su quale nastro arriverà la sua valigia. Un piccolo escamotage che facilita le cose è stato infatti quello di annunciare per altoparlante, ripetutamente, il binomio tra volo e nastro trasportatore. A piccoli passi la razionalizzazione dei servizi di Linate va avanti. Nell'area internazionale è stato riaperto, dopo anni di soppressione, il banco informazioni. Di difficile gestione per la vastità delle domande che vi convergono, è però molto utile e apprezzato dagli utenti. Così come è stata salutata con favore l'apertura dei banchi delle compagnie (su Linate ne gravitano complessivamente 12), due dei quali sono gestiti dalla Sea, che consentono il checkin diretto o la prenotazione della seconda tratta aerea (per intenderci, il volo dallo scalo internazionale intermedio). Un ulteriore miglioramento deriverà dalle opere di soprallo di un piano dell'attuale area arrivi che è destinato - precisa Antelli - a creare nuovi spazi di servizio all'utenza. Purtroppo tutti gli sforzi già fatti o in atto ad opera della Sea non saranno in grado di eliminare altri problemi come quello dei parcheggi tuttora sottodimensionati rispetto alle necessità. È sperabile che la corsa preferenziale per i mezzi pubblici, in fase di completamento sul viale Forlanini, induca almeno i milanesi a lasciare l'auto a casa. In attesa di Malpensa 2000 e del dirottamento del traffico aereo su quello scalo, sarebbe davvero una buona cosa. □ R.D.

Una città in crescita



Sviluppo delle comunicazioni e potenziamento del terziario in vista dell'Europa unita Presto forse anche l'Università



La «piccola» Mantova diventa grande

Giudicare se stessi crea sempre qualche imbarazzo. Ma in questo caso le difficoltà sono attenuate dai risultati. Massimo Chiaventi, presidente della Provincia di Mantova, commenta l'operato della giunta di sinistra che governa ormai da più di 15 anni una realtà economico-produttiva e culturale spesso al centro dell'interesse generale. «Abbiamo superato la tradizionale concezione burocratica delle funzioni dell'ente-Provincia imprimendo dinamicità alla nostra presenza e al nostro agire. Abbiamo anticipato il ruolo che la Provincia assumerà con la riforma delle autonomie, e oggi l'amministrazione rappresenta una istituzione attiva e un punto di riferimento puntuale rispetto alle singole realtà». Da questo ente, in effetti, è scaturita una lunga serie di progetti, molti dei quali hanno trovato corpo. È nata Agropolis, un centro che rilancia l'agricoltura e che offrirà servizi innovativi nel settore alimentare e industriale; ha preso il via il Centro Servizi Calza nello scorso mese di giugno ed oggi è operante a Castel Gof-

fredo in un'area dove si realizza il 70 per cento della produzione nazionale di collant. E sono solo due esempi. Ma aggiunge Chiaventi: «In questo contesto considero indispensabile il rapporto tra il pubblico e il privato. Alcune voci interessate affermano che c'è stata una separazione tra la vita economica, sociale e culturale e quella pubblica. Ritengo, al contrario, che le esperienze di questi ultimi cinque anni abbiano dimostrato il contrario. Non solo, ma la collaborazione tra pubblico e privato si è ormai consolidata ed ha raggiunto un punto di non ritorno. Si pensi al modo in cui vengono affrontati i grandi problemi: la difesa del territorio e la salvaguardia dell'ambiente, la politica dell'innovazione e i servizi alle imprese, i problemi della formazione e della ricerca di una nuova cultura e, non da ultimo, ricordiamo il positivo rapporto con i gruppi di volontariato». Nell'ufficio accanto, Pier Giuseppe Politi, vicepresidente


della Provincia, conferma i giudizi positivi sui cinque anni trascorsi: «È stato un sostanziale accordo tra Pci e Psi, che ha consentito importanti realizzazioni, l'avviamento di progetti e fruttuose collaborazioni con gli altri enti locali, con le categorie produttive e sindacali, con le sovrintendenze, con il mondo locale del volontariato sociale, con gli operatori culturali, sportivi e turistici. Questi rapporti hanno dato respiro ai nostri progetti, allargandone gli orizzonti». Insomma, come dicono le statistiche, a Mantova la qualità della vita è buona, gli indici economici sono positivi e la città, dopo il successo della mostra di Giulio Romano dell'autunno scorso, ha acquisito ancor più prestigio culturale amechendo la propria vocazione artistica e turistica. L'economia mantovana si può assimilare a quella tipica dei sistemi periferici. Possiamo infatti riscontrare un'agricoltura moderna avanzata e in grado di produrre rilevanti volumi di reddito, insieme ad una forte integrazione tra il settore pri-

mario e secondario. Non c'è dubbio che, economicamente parlando, la fortuna di Mantova dipende dall'esistenza di un tessuto produttivo locale formato da piccole e medie aziende che hanno permesso di riassorbire le tensioni e i contraccolpi che si sono registrati su scala nazionale e internazionale. Si è affermata una fitta rete di imprese che si sono specializzate immettendo sul mercato singoli prodotti. Così, la galassia economica mantovana risulta essere costituita da aree-sistema: l'industria della calza a Castel Goffredo del giocattolo a Cannello, della spazzola e del pennello a Viadana, della meccanica agricola nel basso Mantovano ed altri ancora.

Sull'onda del «piccolo è bello», queste aziende si sono fatte largo sul mercato, soprattutto quello internazionale, esportando all'estero un fatturato che sfiora i mille miliardi l'anno. Si ha comunque l'impressione che il piccolo potrebbe essere meno bello e che i tradizionali settori dell'agro-industria e dell'industria

NON SOLO METROPOLITANE

Chi scende le scale della metropolitana non accede solo a un mezzo di trasporto. Entra in un sistema, intorno al quale ruota un intero universo. È l'universo di MM, la società milanese che lavora in Italia e nel mondo per riorganizzare i trasporti sopra e sotto la superficie, pianificare il territorio, realizzare progetti di architettura che migliorano la qualità della vita. Nell'universo di MM gli spazi sono più corti e il futuro è più vicino. Per questo MM non è solo metropolitana. È grande organizzazione per creare strutture ed infrastrutture al servizio del cittadino. Fatti che migliorano la vita migliorando la città.



MM STRUTTURE ED INFRASTRUTTURE DEL TERRITORIO

M.M. Metropolitana Milanese s.p.a.
20121 Milano
Via del Vecchio Politecnico 8
Tel. (02) 77471
Fax (02) 780033
Telex 334219 METROM I

GRUPPO IRI MILANO