

L'Unità

Metropolis

28 NOVEMBRE 1998

LE CENTO CITTÀ

SENSAZIONALE SUCCESSO DELLA RICERCA PARMALAT: NASCE PLUS Q3

SCOPERTO il latte della vita

Parmalat dichiara guerra ai trigliceridi e ai nemici del cuore

MICROCLIMI

Bambini tra zapping e furti di parole

ENZO COSTA

Mi rendo conto che il problema è (o pare) secondario in un'epoca di città a "smisurata" di bambini, di villipendi dei più piccoli divenuti rubriche giornalistiche (spero non per un incremento dell'orrore ma della sua illuminazione mediatica), di infanzie condannate alla "libertà" di zapping o alla schiavitù del lavoro, preoccuparsi di questioni lessicali rischia di sembrare snob. Ma non posso nascondere di essere rimasto colpito da quel bimbo di sette-otto anni che alla recente Conferenza sull'infanzia di Firenze ha testualmente detto a D'Alema (ovviamente leggendo): «Gli adulti ci hanno derubato del giovare insieme». Un bambino costretto a esprimersi come un sociologo da talk show: non so se il suo "ghost writer" fosse la mamma, la maestra o il provvidore agli studi. Di certo - per dirla in sociologica catodica - è un adulto che lo ha derubato del parlare come mangia.



foto di Elio Colavolpe, agenzia Tam Tam

La quiete dopo la Malpensa

È passato un mese: tutto bene e molti vuoti nel contestato scalo

DALL'INVIATO

DARIO CECCARELLI

MALPENSA «Prego signori, tra un minuto partiamo. Il biglietto? Si può farlo sul pullman, altrimenti dentro alla stazione. How much? Tredicimila, grazie. Quando arriviamo alla Malpensa? Dio volendo, tra circa un'ora».

Comincia in mezzo a una comitiva di cinesi, che ridono ancora di più dei giapponesi, il nostro viaggio verso la Malpensa. Un viaggio un po' così, senza pretese di verifiche sistematiche, ma con lo stesso spirito frettoloso di chi si accinge a prendere un aereo che lo porterà da qualche altra parte del globo. Uno spirito che ti fa apprezzare pochi ma significativi dettagli: che vengano per esempio rispettati gli orari, che il personale sia efficiente e cordiale, che le indicazioni siano chiare, che insomma funzioni tutta quella gioiosa macchina da guerra che sta alla base di un buon viaggio, di lavoro o di vacanza.

Così, eccoci qua, alla Stazione Centrale, con una valigia in mano, alle 10,30 di questo milanese venerdì 27 novembre. Un mattino molto padano gravato da una grigia cappa d'umidità che, lentamente, lascia filtrare il sole malaticcio. Dove andiamo? Ovvio, alla Malpensa, ma senza taxi che, quando va bene, costa centomila lire. No, l'intenzione è quella di servirci della rete dei mezzi pubblici che ferrovie e Malpensa 2000 mettono a disposizione dei viaggiatori. Verificare insomma se, a un mese dall'inaugurazione dello scalo, in fatto di collegamenti e infrastrutture, siamo davvero alla canna del gas, oppure se, come dice la «gente» nei sondaggi, giornali e tv abbiano allegramente soffiato sul fuoco della polemica.

Un doppio test, quindi: il primo alla Malpensa, il secondo alla nostra categoria, spesso accusata di far chiasso solo quando le cose vanno male tacendo, invece, quando vanno bene. Un discorso complesso che chiudiamo subito. Meglio salire sulla navetta e vedere se, almeno questa, ci porta in orario da qualche parte.

Intanto due informazioni: il pullman costa 13mila lire, e parte ogni venti minuti. L'alternativa è il treno per Gallarate: 5200 la tariffa, circa una ogni ora. In poco più di 30 minuti si arriva a Gallarate. Da qui la navetta ti porta gratuita-

IL CASO

La quiete dopo la Malpensa. Ricordate il grande subbuglio della partenza? Per tre giorni non si parlò d'altro. Valigie perse, code bibliche, viaggiatori disperati, bambini in lacrime, genitori a pezzi, impiegati annichiti, turisti inchiodati alle poltrone come Cristi in croce. Il mondo, soprattutto l'Europa, ci guardò con severità, ma noi italiani, avvezzi a lavare all'aperto i panni sporchi, non nascondemmo nulla. Anzi, dove c'era il marcio, c'era subito una telecamera; dove c'era una rissa piombavano mute di cronisti, dove mancava una valigia colpiva un fotografo spietato. Sberleffi, commenti velenosi, polemiche al calor bianco trasmesse in

mente fino all'aeroporto. Tempo previsto, circa cinquanta minuti. Anche la Stazione Cadorna fa dei collegamenti con lo stesso sistema. Che finora, salvo complicazioni ferroviarie, tocchiamo ferro, hanno funzionato.

Si va. Il pullman è quasi pieno: cinesi, giapponesi, due americani, e altri non bene identificati. Sono le 10,40, il traffico è quello di sempre, senza ingorghi a croce uncinata, ma con qualche intasamento nei punti caldi. In 25 minuti siamo fuori dalla città e alle 11,30 davanti a Malpensa 2000, ingresso Partenze.

Possiamo dirlo? È stato un viaggio quasi piacevole. Abbiamo letto i giornali, chiacchierato con un vicino guardando fuori dal finestrino. Chiaro, non c'è il vero affanno di chi deve partire per un lungo viaggio, però è molto più rilassante che andare in macchina. Soprattutto meno costoso.

mondovisione. Nulla fu risparmiato, anche perché nulla Malpensa 2000 ci risparmiò. Perfino la pista a presa rapida, con il bitume che s'incollava alle ruote degli aerei, fece il giro del mondo con quella piega fantozziana che tanto ci piace. Oggi, diradandosi il polverone, proviamo a riguardare Malpensa 2000 con una lente diversa, non meno indulgente, ma forse meno condizionata dal tambur battente della polemica. I problemi restano, come si evince dall'andamento del traffico aereo notevolmente sottodimensionato. La grande paura tiene ancora lontani molti viaggiatori e le compagnie aeree, per evitare perdite, preferiscono annullare i voli a rischio. Però qualche progresso si comincia a vedere: le attese sono quasi azzerate, i ritardi

sono un'eccezione. La macchina comincia a girare, anche se resta la sensazione di un grande pasticcio, di una nostra inguaribile incapacità a programmare qualsiasi opera pubblica.

Adesso c'è una strana bonaccia, una quiete che, si spera, non preceda nuove tempeste (quelle delle vacanze di Natale e Capodanno). Nel frattempo, per vedere che aria tira, abbiamo fatto un piccolo viaggio per verificare se i collegamenti pubblici (treni e navette) funzionano davvero o siamo fermi ancora alla propaganda. Come è andata? Giudicate voi. Una cosa per esempio l'abbiamo imparata: che in treno, spendendo 5200 lire, si arriva in cinquanta minuti. Non è molto, ma è già qualcosa.

scuola. Alcune pensionati, pigri come sanno essere le persone che non hanno fretta, fanno mille domande. È quella la torre di controllo? Ma quando riposa un pilota? Dov'è il ristorante?

Anche lo stomaco vuole la sua parte. Ci andiamo anche noi, insieme a una coppia di tedeschi che vuole mangiare spaghetti alla carbonara. C'è l'angolo delle sfiziose, quello della pizza, il self service, il posto più elegante.

C'è anche il bar per il drink: il cocktail Malpensa 2000 costa ottomila. Gettonatissimo dagli americani. Anche al ristorante nessuna coda, peggio al «Ciao» di via Fabio Filzi a Milano. Un hamburger, l'insalata, una fetta di torta, l'acqua e il caffè. Ce la caviamo con 19.500 lire (la torta era buona).

I negozi sono vuoti. E infatti i gestori si lamentano. «Speravamo in un maggior afflusso», spiega una ragazza che vende prodotti alimentari italiani. «Tutto quel caos alla partenza ha spaventato i viaggiatori e le compagnie. Ora lavoriamo a regime ridotto. Credo che questo scalo abbia enormi potenzialità, però al momento dobbiamo tener duro sperando che a poco a poco si migliori».

Cerchiamo le navette per tornare a Milano. Le indicazioni sono molto chiare. Due le possibilità: via bus, o con il doppio servizio treno + bus. Con il pullman si arriva alla Stazione Centrale, a Cadorna, a Linate. Si va anche a Torino, Genova, Novara, Pavia, Borgomanero. Con l'altro sistema ci si può far portare gratuitamente fino a Gallarate. E da qui, con 5200 lire, si sale su una coincidenza per Milano. Ci arriviamo in un'ora scarsa, dopo una sosta di 10 minuti a Gallarate. E il treno che viene da Ginevra, ma anche in seconda classe non c'è molta gente. Studenti, pendolari, qualche extracomunitario ben vestito e con il telefonino. Dai finestrini passa quella brutta periferia - di campagna e di capannoni - che fa tutt'uno fino a Milano. Le case si vedono dal dietro: i cortili, le scale sui balconi, i lampadari, i salotti con le tv già accese. Forse, al telegiornale, parlano di nuovi ritardi alla Malpensa.

Ma Fiumicino continua a volare il doppio

MILANO Chi può fregiarsi, oggi, del titolo di Hub internazionale per eccellenza? La partenza di Malpensa 2000 sta realmente trascinando Milano a soppiantare Roma? Solo fra qualche giorno - o meglio ancora a fine dicembre, quando l'hub milanese avrà raggiunto l'effettiva, piena operatività - si potranno tirare le prime somme. Di certo Alitalia - proprietario, nell'atto di sottoscrivere l'accordo di partnership con Klm - ha confermato un sospetto: «Avviata Malpensa - hanno spiegato i dirigenti della Compagnia di bandiera - torneremo ad investire su Fiumicino». Segno che qualche segnale di cedimento, a Roma, ci deve essere stato. Gli ultimi dati

ufficiali forniti dalla Adr (Aeroporti di Roma) parlano di un movimento, in settembre, di 2 milioni 376mila 417 passeggeri, 1 milione 304mila 113 dei quali con destinazione internazionale. La parte del leone l'ha fatta ovviamente Fiumicino, con 2 milioni 294mila 600 imbarchi, mentre Ciampino si è fermata a 81mila 814. Per gli aeroporti di Milano la Sea ha fornito, ad oggi, i dati dall'1 al 24 novembre, i primi "politicamente corretti" dopo il tracollo dei giorni dell'esordio. In 25 giorni sono partiti da Milano 1 milione 148mila 635 viaggiatori. Di questi, 753mila 926 hanno preso il volo dalla nuova Malpensa, mentre i

restanti si sono imbarcati nel vecchio Forlanini di Linate, da cui partono oramai solo i voli per Roma e per le capitali europee. Roma, dunque, è ancora abbastanza lontana, anche se l'avvio del nuovo hub internazionale in provincia di Varese ha fatto registrare, in percentuale, un aumento dei passeggeri del 9,3% rispetto allo stesso periodo del 1997 negli aeroporti del sistema milanese. Senza dimenticare che nel sistema Sea sono inseriti anche Orio al Serio (Bergamo), su cui insistono i voli Air One con l'eccezione di quelli per Roma, e Miramare (Rimini), sede prediletta per i charter diretti nell'Est Europa.



L'inchiesta

Cinque pedoni in viaggio nelle strade «a prova di respiro»

Legambiente ha definito le dieci strade italiane «a prova di respiro», vie simbolo del degrado delle nostre città. «Metropolis» ne ha scelte cinque in diverse zone del Paese, per raccontarle così come le può vedere ogni giorno un pedone.

I SERVIZI

ALLE PAGINE 4 E 5

La città di...

"Sequestro" finito Ora Napoli può costruire il suo futuro

Ermanno Rea, scrittore e giornalista, ricorda la sua Napoli del dopoguerra: «Una città sequestrata dalla Guerra Fredda». Ma oggi i napoletani sono ridiventati padroni del loro destino. La sfida lanciata con il recupero dell'area industriale dell'Itsider di Bagnoli.

PARISINI

A PAGINA 2

Piemonte

L'Europa attraverso la Francia

Il Piemonte di Cuneo. E il Piemonte di Torino, l'ex capitale che vuole dopo la crisi riconquistare il suo ruolo di capitale europea. La questione delle grandi infrastrutture. Le promesse dell'Imi, del S.Paolo e del Crt: investimenti per la linea ferroviaria d'alta velocità per Lione.

RUGGIERO

A PAGINA 3

Zingari

Tra i nomadi che aspirano ad una casa

Breve viaggio tra le comunità nomadi d'Italia. Per scoprire contro troppi pregiudizi che il nomadismo è ormai impossibile e che gli zingari cercano sempre più frequentemente una casa e un lavoro stabili. A colloquio con il presidente dell'Opera Nomadi, Massimo Converso. Ricordando Carlo Cuomo

SOAVE

A PAGINA 7

COLLANA CABARET

Va dove ti porta il clito

di Daniele Luttazzi

In edicola a 19.900 lire

l'occasione colta

