

Malpensa / 2

I piccoli comuni assediati dal rumore di nuovo sul piede di guerra  
La Sea dà lavoro, ma solo ai milanesi

# Vivere col boeing in salotto ai piemontesi solo gas e rumori

DARIO CECCARELLI

IL MAXISCALO HA PROVOCATO GRAVI DANNI AMBIENTALI. LA PROTESTA DEI COMUNI DEL NOVARESE. MA LA SEA CONTINUA AD ASSUMERE. I FIGLI SOSTITUISCONO IPADRI

**N**uovo trasloco? Ulteriore ampliamento? Vade retro, satana. Loro, se potessero, la Malpensa la trasformerebbero in un enorme parco giochi per mamme e bambini dove si bandisce anche il più piccolo rumore. Del trampolino di lancio verso l'Europa che faccia da volano per lo sviluppo della regione non gliene può fregare di meno.

Loro sono gli abitanti di Somma Bassa, quartiere alla periferia sud confinante con la Malpensa. Quattromila persone condannate al grone dei rumori. La loro vita è un inferno. Aprire la finestra vuol dire fare entrare un boeing nel salotto, fare quattro passi per strada diventare completamente sordi e nevrotici.

«La media è sui 63 decibel» spiega Luigi Bollazzi del «Comitato sopravvivere a Somma». «Un valore pazzesco. Dopo i sessanta infatti si hanno già i primi danni acustici. Ma poi non si può più vivere, dormire, leggere, parlare senza alzare la voce. Ogni minuto c'è un aereo che vola. Penso ai nostri figli, come possono crescere in posto così? Quali iniziative abbiamo in programma? Scusatemi il gioco di parole, ma farsi sentire non è facile. Se è necessario, occuperemo i terminal come avvenne ai primi di luglio. Siamo disposti a tutto». Altre tensioni in vista, quindi. La Malpensa, è anche una fonte continua di disagi ambientali. Ma non ci sono solo i casi clamorosi come quel-

**INFO**  
Numeri e nomi della Sea

La Sea è una società pubblica milanese (Comune 84,6%, Provincia 14,5%) che gestisce e progetta aeroporti. Nel 1998 ha avuto un utile di 61 miliardi (-9,8%). I ricavi di gestione 733 milioni (+6,4). Il personale della Sea è di 5580 unità (+24,6%). La Sea ha una partecipazione nella Società Aeroporti Argentina 2000 per la gestione e la riqualificazione di trentatré aeroporti nazionali.

lo di Case Nuove, la frazione di Somma Lombarda famosa per avere la strada principale parallela a una pista di decollo. A Moncucco, nel comune di Lonate Pozzolo, quando si affacciano alla finestra vedono la faccia dei piloti che atterrano. Qui in gennaio per lo spostamento d'aria è stato spazzato via un tetto. Un problema di sicurezza che diventerà un incubo quando comincerà a funzionare Cargo City, la parte di aeroporto riservata al traffico merci.

Non stanno molto bene neppure quei comuni piemontesi che dalla Malpensa ricevono solo danni economici e ambientali. In marzo ci furono tensioni e tafferugli, ma la situazione non è cambiata, ed ora, con l'ulteriore sviluppo della Malpensa, può solo peggiorare. Il problema è che quasi il cento per cento delle rotte in decollo passa sopra i comuni piemontesi provocando traumi ambientali sempre più preoccupanti.

In primavera i manifestanti chiesero al ministro Treu di spostare metà delle rotte in Lombardia, ma la vaga promessa del ministro è caduta nel vuoto anche perché, come sanno bene gli esperti, non si può decidere sulla carta che metà delle rotte vadano di qua e l'altra metà di là. Prescindendo dalla buona volontà è difficoltà

IL TRAFFICO AEREO A MILANO						
Tipo di traffico	Totale agosto 1999	Differenza rispetto agosto 1998		Totale gen-ago 1999	Differenza rispetto gen-ago 1998	
		Var. %	Var. %		Var. %	Var. %
Movimenti aerei*	20.916	+15.284	+271,4	141.810	+111.416	+366,6
Tonnellaggio	1.653.449	+1.018.214	+150,3	11.276.042	+7.405.476	+191,3
Passaggeri (1)	1.956.151	+1.334.118	+214,5	11.243.500	+8.266.101	+277,6
Merchi (kg) (2)	17.740.403	+7.033.463	+65,7	154.006.799	+51.497.841	+50,2
Posta (kg) (2)	370.890	+353.368	+16,7	3.489.098	+3.307.930	+825,9
Movimenti aerei*	25.948	+5.822	+28,9	188.105	+41.225	+28,1
Tonnellaggio	2.008.191	+437.254	+27,8	14.431.652	+3.180.822	+28,3
Passaggeri (1)	2.410.709	+498.270	+26,1	15.627.779	+2.581.955	+19,8
Merchi (kg) (2)	19.371.866	+5.282.457	+37,5	170.049.948	+31.633.425	+22,9
Posta (kg) (2)	945.320	-17.155	-1,8	9.688.490	-484.710	-4,8

(\*) Atterraggi e decolli; (1) Il numero dei passeggeri in transito è considerato una sola volta; (2) 1 kg di merce e di posta in transito non sono considerati. Fonte: Sea

tecniche non facilmente aggirabili. Chiaro che l'espansione dello scalo può solo aggravare la situazione. Anche perché, come dice Franco Scaglia, uno dei rappresentanti del Comitato di protesta, «l'aeroporto dà tutti i benefici alla Lombardia lasciando ai piemontesi solo i disagi. Anche dal punto di vista occupazionale, di lavoro noi ne abbiamo visto poco. Gli assunti della Sea sono quasi tutti lombardi o milanesi. L'unica nostra

soddisfazione è che, quando dobbiamo partire, non dobbiamo prendere il taxi o la navetta. Ma è un privilegio di cui farei volentieri a meno». La Malpensa, non divide solo le forze economiche e politiche. Ma anche i semplici cittadini che magari abitano a pochi chilometri un dall'altro. Piemontesi contro lombardi, una guerra di campanile dove non si capisce chi stia peggio. Perché in realtà bene non sta nessuno. Gli

unici ad aver tratto qualche beneficio dalla crescita dello scalo, sono i nuovi assunti della Sea, la società del Comune (e della Provincia) di Milano che gestisce gli aeroporti di Linate e Malpensa. In questo momento, con la Spa in via di privatizzazione, quello alla Sea è uno dei posti più ambiti e sicuri che ci siano nella zona. Nell'ultimo periodo l'azienda ha assunto oltre 2000 persone raggiungendo un organico di circa 5800 lavoratori. Per il momento tutto va a gonfie vele al punto che, in base ad un accordo sindacale, la Sea da anni assume i 200 figli di dipendenti in pensione. Ormai siamo a duecento. Una specie di scambio, insomma. Con il lavoratore che avendo maturato i 35 anni e l'età anagrafica per andare in pensione (ma che volendo potrebbe restare fino a 65 anni) rinuncia alle otto mensilità concesse come incentivo lasciando il posto al figlio o alla figlia. «Un distacco morbido e rassicurante» spiega Luigi, 35 anni a caricare e scaricare pacchi e scatoloni. Mia figlio Francesco ha trovato un posto sicuro, io sono più tranquillo, e finalmente posso godermi la pensione. Anche per mia figlio inserirsi è più facile. Sensi di colpa? Non direi qui ci sono opportunità per tutti. Basta aver voglia di lavorare».

# Metrominis

Nelle foto lo scalo milanese della Malpensa. Qui sotto la torre di controllo

Sorpassi

## La strada ferma al Nord come al Sud

OSCAR DE BIASI

**S**ul versante francese del monte Bianco raccolgono le firme per impedire il transito dei tir una volta, chissà quando, il traforo verrà riaperto. L'iniziativa dei verdi francesi incontra molta fortuna tra i villeggianti. Chissà che cosa ne penserebbero quelli del Frejus. L'aria inquinata non piace a nessuno. Chissà che cosa ne penserebbero in Val d'Aosta, dove quell'inquinamento da tubo di scappamento significa denaro e il silenzio evoca presunte povertà e soccorsi pubblici.

L'altro giorno un camion s'è incendiato, all'aperto, per fortuna. Era carico di fusti pieni di acetonilene, sostanza chimica non tossica. Non vi sono state vittime, ma l'autostrada Milano - Bergamo - Brescia, cioè l'autostrada che collega il Nord alla sua capitale naturale, Milano, l'autostrada che attraversa le zone più fortemente industrializzate del paese, è rimasto bloccato per una giornata. Il danno, hanno riferito giornali e telegiornali, è stato incalcolabile. In realtà sarebbe calcolabilissimo. Uno studio ha rivelato che i costi per i rallentamenti di un anno lungo il tratto Milano - Brescia ammontano per le imprese circa 1.200 miliardi.

Ogni domenica sera speaker televisivi ci hanno comunicato il bilancio d'agosto dell'esodo e del controsodo, bilancio ormai attestato oltre i cinquanta morti e i mille feriti. Oltre l'agosto, i dati (questa volta quelli certi dell'Istat) rivelano un paesaggio un poco diverso: nel quindicennio tra il 1980 e il 1995 il parco autovetture si è raddoppiato (da diciassette milioni a trenta), il parco veicoli in totale altrettanto o quasi (da venti milioni a 36 milioni). Altro andamento ha avuto il bilancio degli incidenti: sono aumentati nell'ultimo ventennio (da centocinquanta a centonovantamila), ma sono diminuiti quelli mortali (da ottomila a seimila all'anno). Forse sono soltanto più sicure le automobili. Improbabile che gli automobilisti siano diventati più prudenti. Tutto (cioè tutti quei numeri) lascia invece pensare alla arretratezza della rete stradale e alla inesistenza (incalcolabile) delle alternative. La protesta dei verdi francesi contro i tir nell'Alta Savoia sarebbe sacrosanta, se non fosse anacronistica. Capita quando i giochi sono fatti (ovviamente molto più in Italia che in Francia) e quando tutte le scelte hanno contribuito al rafforzamento del trasporto su gomma e alla mortificazione di quello su ferro. Da mezzo secolo. S'aggiungano, soprattutto per quanto riguarda il nostro paese, le dinamiche di uno sviluppo che s'è steso a grappolo sul territorio, prescindendo con originalità dagli assi forti del trasporto, dalle linee direttrici del traffico preponderante, negli anni settanta e poi negli ottanta. Tutto ciò rivelando l'imprevidenza urbanistica dei governanti (quelli centrali e, altrettanto, quelli periferici), incapaci di disegnare il territorio (ma incapaci pure di produrre cultura e organizzazione che indirizzassero comportamenti e persino tempi di vita), incapaci di integrare e sostenere la spontaneità della crescita. Con inevitabili contraddizioni e una prevedibile prospettiva di paralisi. La conseguenza sta nel fatto che mentre si discute il numero dei voli affidati a Malpensa, non solo a Salerno in un week end di fine mesi si accumulano auto in coda per chilometri, ma nel ricchissimo Nord «vicino all'Europa» transitabile per un'unica strada, dal Piemonte alla Slovenia, il viaggiare delle merci e dei passeggeri rappresenta ormai sicuramente un martirio e altrettanto sicuramente un'opportunità a rischio più che una certezza.



Incidenti

## Dodici mesi difficili segnati dalla sfortuna e dagli errori

L'ultimo episodio di un anno segnato dalla jella è avvenuto ai primi di agosto, quando una piattaforma per caricare i bagagli sugli aerei ha tamponato un Boeing delle Air Europe nuovo di zecca, lasciando a terra 333 passeggeri in partenza per Cuba. Ma l'elenco dei guai e degli incidenti che hanno costellato i dodici mesi di vita dell'hub milanese ha dell'incredibile. Il debutto fu funestato dalla debacle del sistema informatico, che andò completamente in tilt. Conseguenze? Migliaia di valigie sbandate, passeggeri abbandonati per ore senza un'informazione, compagnie aeree inviperite, dipendenti Sea vaganti spaesati nello scalo troppo grande e poco conosciuto. Empasse fisiologiche del rodaggio, si disse. Ma non fisiologico fu l'incidente di pochi giorni dopo, quando per ragioni mai del tutto chiarite venne sbagliata la bitumatura di una delle due piste, che con il caldo si sciolse attaccandosi come colla alle ruote degli aerei in partenza. A dicembre invece toccò all'aerostazione: in uno dei novissimi self-service crollò il controsoffitto in testa agli avventori. Bilancio: quattro feriti lievi. Ad aprile invece i tetti di alcune case di Lonate Pozzolo, paese a ridosso delle piste, ogni volta che parte un aereo perdono una manciata di tegole. E le proteste e le denunce ormai fioccano quotidianamente.

**ORARI 1999**

da ANZIO e FORMIA per le isole PONTINE

---

**ANZIO • PONZA** DURATA DELLA NAVIGAZIONE: 70 MINUTI **PONZA • ANZIO**

DAL 15 GIUGNO AL 27 AGOSTO

Da Anzio	08,05	09,00 <sup>(1)</sup>	11,30	13,45 <sup>(1)</sup>	17,15
Da Ponza	09,40	10,40 <sup>(1)</sup>	15,30	18,00 <sup>(1)</sup>	19,00

<sup>(1)</sup> Escluso Martedì e Giovedì

DAL 28 AGOSTO AL 12 SETTEMBRE

Lunedì - Martedì - Mercoledì - Giovedì	Venerdì
Da Anzio 08,05 16,30	Da Anzio 08,05 13,45 16,30
Da Ponza 09,40 18,10	Da Ponza 09,40 17,10 18,10

Sabato

Da Anzio 08,05 09,00 11,30 13,45 16,30
Da Ponza 09,40 10,40 15,00 17,10 18,10

Domenica

Da Anzio 08,05 09,00 11,30 16,30
Da Ponza 09,40 15,00 17,00 18,10

DAL 13 SETTEMBRE AL 30 SETTEMBRE

Lunedì - Martedì - Mercoledì - Giovedì	Venerdì
Da Anzio 08,05	Da Anzio 09,00 16,00
Da Ponza 17,30	Da Ponza 16,30 17,30

Sabato - Domenica

Da Anzio 08,05 09,00 16,00
Da Ponza 09,40 16,30 17,30

---

**FORMIA • VENTOTENE** DURATA DELLA NAVIGAZIONE: 55 MINUTI **VENTOTENE • FORMIA**

DAL 29 MAGGIO AL 27 AGOSTO

Tutti i giorni escluso il Mercoledì	Tutti i giorni escluso il Mercoledì
Da Formia 08,30 17,30	Da Formia 08,30 17,00
Da Ventotene 10,00 19,00	Da Ventotene 10,00 18,15

DAL 13 SETTEMBRE AL 30 SETTEMBRE

Tutti i giorni escluso il Mercoledì
Da Formia 08,30 16,30
Da Ventotene 10,00 17,50

---

**FORMIA • PONZA** DURATA DELLA NAVIGAZIONE: 70 MINUTI **PONZA • FORMIA**

DAL 29 MAGGIO AL 27 AGOSTO

Tutti i giorni escluso il Mercoledì	Tutti i giorni escluso il Mercoledì
Da Formia 13,30	Da Formia 13,30
Da Ponza 16,00	Da Ponza 15,20

DAL 13 SETTEMBRE AL 30 SETTEMBRE

Tutti i giorni escluso il Mercoledì
Da Formia 13,00
Da Ponza 14,40

PER INFORMAZIONI

PRENOTAZIONI BIGLIETTERIA ANZIO TEL. 069845083 - PRENOTAZIONI BIGLIETTERIA PONZA TEL. 077180549  
PRENOTAZIONI BIGLIETTERIA VENTOTENE TEL. 077185195 / 6-85253 - PRENOTAZIONI BIGLIETTERIA FORMIA TEL. 0771700710 / 0771700711  
CONSULTATE IL SITO <http://www.vetor.it>

+