

L'ALTRA VITA DELLO SCALO

Malpensa, l'hub umanitario

di Sara Bernacchia • a pagina 9

Camminando per l'aeroporto di **Malpensa** si ha una sensazione di straniamento, gli ampi spazi quasi deserti e il silenzio che li riempie sembrano irreali. Eppure la calma è solo apparen-

te, perché c'è una **Malpensa** invisibile agli occhi dei (pochissimi) passeggeri, che lavora a pieno ritmo: l'area cargo, da cui passa la maggior parte dei materiali sanitari per l'Italia.

IL REPORTAGE

Malpensa, sulle piste deserte solo i cargo non si fermano mai

Il grande aeroporto trasformato in un hub umanitario con voli militari e dalla Cina
Passeggeri ridotti del 99%, ma il materiale sanitario del Nord arriva tutto qui

di Sara Bernacchia

Camminando per l'aeroporto di **Malpensa** si ha una sensazione di straniamento, gli ampi spazi quasi deserti e il silenzio che li riempie sembrano irreali. Eppure la calma è solo apparente, perché c'è una **Malpensa** invisibile agli occhi dei (pochissimi) passeggeri, che lavora a pieno ritmo: quella dell'area cargo, da cui passa la maggior parte dei materiali sanitari destinati al nord e al centro Italia per l'emergenza coronavirus. È una rivoluzione silenziosa, che ha trasformato l'aeroporto in un hub umanitario, e che trova la sua immagine in un volo della China Eastern Airlines atterrato ieri carico di mascherine. Decine e decine di scatole ammassate anche sui sedili, poiché di norma questo aereo trasporterebbe passeggeri. Nell'emergenza, però, ci si riorganizza. Come ha fatto **Malpensa**.

Oggi l'area cargo lavora quasi a pieno ritmo e la quantità di merci trasportate a marzo è inferiore solo del 2 per cento a quella movimentata lo stesso mese del 2019. Mancano le merci trasportate nelle stive degli aerei passeggeri (il 35 per cento del totale), il che pesa sulla diminuzio-

ne generale dei volumi. La novità riguarda l'interno delle stive, che oltre «ai prodotti riconducibili all'e-commerce, che ogni giorno riempiono 6 aerei in partenza, comprende moltissimo materiale sanitario» spiega Giovanni Costantini, Cargo senior manager. A marzo i voli umanitari, per il trasporto di materiale e personale medico, sono stati 26, di cui 12 provenienti dalla Cina e 8 militari italiani. Con una particolarità: portano più merci ma pesano di meno, poiché «mascherine, disinfettanti e macchinari medici sono leggeri» sottolinea Costantini, che cita l'esempio di un Antonov 124 arrivato il 30 marzo: «In condizioni normali carica 140 tonnellate, ma strapieno di mascherine ne pesava 35».

La nuova **Malpensa**, suo malgrado, è silenziosa. Anche perché in quella che Massimo Gallidabino, responsabile degli Integrated camp services, definisce «una città, con le sue strade, i suoi mezzi e le sue attività produttive», dei 16.500 lavoratori presenti quotidianamente ne restano circa 400. Ma la misura del cambiamento si ha dal coordinamento dello scalo, che fino a qualche mese

gestiva un volo ogni 10 minuti, mentre oggi ne tratta uno ogni due ore. Il calo del 99 per cento dei passeggeri ha portato alla chiusura del Terminal 1, sulla pista del quale sono «parcheggiati» mezzi di diverse compagnie, e allo spostamento di tutti i movimenti sul 2. Oggi dallo scalo passano in media 550 viaggiatori al giorno (nel 2019 erano circa 77 mila), a bordo di neanche venti voli di Alitalia e Lufthansa. Di tanto in tanto se ne aggiunge qualcuno per consentire il rimpatrio di gruppi, come accaduto la scorsa settimana per il ritorno a Manila degli equipaggi di alcune navi da crociera. A raccontare la nuova vita dello scalo sono gli occhi dei dipendenti, che spuntano sopra le mascherine. «Ho vissuto qui la guerra del Golfo e l'11 settembre, ma



niente è paragonabile a questa situazione» racconta Carlo Milani, autista dei bus che portano i passeggeri agli aerei. Gli aerei da raggiungere erano almeno 60 ogni giorno oggi si contano sulle dita di due mani.

In ogni ambiente le parole d'ordine sono pulizia e rispetto delle distanze. La prima viene eseguita con quattro diverse modalità, che prevedono anche l'uso delle lance per nebulizzare perossido di idrogeno, il mantenimento della seconda è il nuovo obiettivo per il controllo del-

la sicurezza. Gli unici a non rispettarla sono gli operatori che si occupano dell'assistenza ai disabili. «Il nostro lavoro prevede una forte componente umana – spiega Giacomo Pedrinazzi, operatore 45enne – . Come tutti abbiamo paura, ma dobbiamo convincere i passeggeri ad essere tranquilli».

E un nuovo compito spetta anche alla polizia, che opera con un terzo dei 450 uomini in organico a Malpensa. Ormai i voli extra Schengen, che prevedono il controllo alla dogana,

sono rarissimi, spiega la dirigente dell'Ufficio polizia di frontiera, Giuseppina Petecca. «Abbiamo dovuto impedire diverse partenze spiega Petecca – , soprattutto dopo l'aggiornamento delle normative». È rimasta a Milano, per esempio, la famiglia di origini egiziane che avrebbe voluto far visita ai parenti a casa, mentre è riuscita a partire la figlia che, con un certificato medico, ha potuto dimostrare che la madre aveva bisogno della sua assistenza dopo la morte dell'altro genitore.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

L'emergenza
Scalo quasi fantasma



Le operazioni di sanificazione delle strutture utilizzate sono continue: qui quella sui rulli dei bagagli a mano, anche se i passeggeri ormai sono pochissimi



Il cargo arrivato ieri dalla Cina stracarico di mascherine: l'e-commerce riempie quotidianamente sei aerei, quelli umanitari sono circa uno al giorno



La polizia (qui sopra la sala controllo) ha ridotto di parecchie unità l'organico e si dedica alla verifica delle autorizzazioni di volo per i singoli passeggeri

📷 Via i sedili
Gli aerei cargo sono esauriti e allora per il materiale sanitario si usano quelli passeggeri, opportunamente modificati





▲ **Terminal 2** In alto il deserto nell'unico dei due terminal rimasto aperto; sotto la polizia controlla l'autorizzazione a volare di una passeggera: ne partono 550 al giorno contro i 77 mila di prima