

Nuova facciata e lavori per 8 milioni

Parte il restyling dell'aeroporto di Linate

MILANO Ottant'anni dopo l'inaugurazione (1937), parte la più imponente ristrutturazione nella storia dell'aeroporto «Enrico Forlanini», più noto come Milano-Linate. Si comincia (a luglio) con il rinnovo della facciata, si passerà poi alla zona arrivi, a quella ritiro bagagli e così via, col passaggio chiave del rifacimento della pista, programmato tra 2018 e 2019. All'epoca, negli anni Trenta, Linate venne progettata per diventare uno dei più grandi aeroporti d'Europa; i lavori di oggi puntano invece a

Il progetto

● Il restyling di Linate prevede il rifacimento della facciata e diversi lavori di rinnovamento. Gli interventi partiranno il 6 luglio e dureranno 10 mesi. Questo primo intervento costerà 8,3 milioni di euro

una completa ridefinizione di ruolo e «natura» dello scalo, assicurandone un primato come più moderno e funzionale *city airport* continentale. Linate conta oggi 10 milioni di passeggeri l'anno, oltre il doppio del «concorrente» di Londra, e nel 2022 sarà collegato in un quarto d'ora con il centro di Milano da una nuova linea del metrò, in costruzione.

I primi lavori costeranno circa 8 milioni (su oltre 60 totali) e saranno portati avanti con micro cantieri, in modo da non limitare il traffico aereo.



Come sarà il rendering della futura area partenze dell'aeroporto di Linate (LaPresse / Claudio Furlan)

«Su Linate non si investiva da 25 anni — spiega Pietro Modiano, presidente di Sea, società che gestisce anche l'aeroporto di Malpensa —. Linate deve cambiare perché è la porta di accesso di una città completamente cambiata e sarà all'insegna del buon gusto e della linearità. Sono molto orgoglioso del fatto che Milano possa avere un *city airport* alla sua altezza».

Linate è stato per anni indicato come il «vampiro» che (proprio per la vicinanza col centro città e la comodità per i passeggeri su tratte corte e medie, a partire dal Milano-Roma) impediva lo sviluppo di Malpensa. È lo stesso Modiano a ricordare che «fino a pochi anni fa c'era un dualismo spaventoso fra Linate e Malpensa. Invece oggi cresciamo in modo armonico come sistema a-

roportuale lombardo. I tre aeroporti (compreso Bergamo-Orio al Serio, ndr) si sviluppano insieme, a partire da Malpensa che è l'aeroporto con più potenziale, cresciuto del 15 per cento a giugno». L'aumento per l'intero gruppo Sea si aggira sul 9-10 per cento.

Il futuro di Linate entra così nel più ampio sviluppo della città, come sottolinea l'assessore all'Urbanistica di Milano, Pierfrancesco Maran: «Da un quarto di secolo non si investiva su Linate perché non era chiaro quale fosse il futuro di questo aeroporto. Ma da qui a pochi anni, con la M4, sarà in grado di connettersi con il centro città in pochi minuti. Una caratteristica che pochi *city airport* hanno, direi nessuno in Europa».

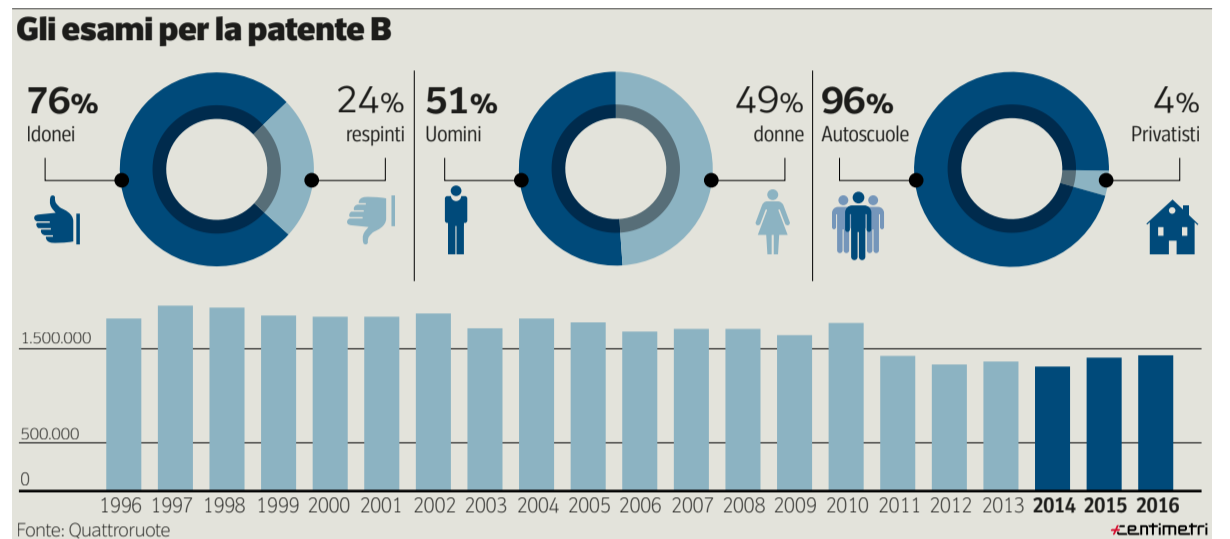
G. San.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I 18enni senz'auto

Prendere la patente non è più un sogno

Il calo dell'8 per cento in quattro anni
«Lo status symbol sono tablet e telefonini»



di **Elena Tebano**

Per le «guide» Denis Zanetti, istruttore dell'Autoscuola Greco di Milano, ha dovuto comprare un'auto con il cambio automatico: «Solo oggi — racconta — ho fatto quattro lezioni con quella, che è più facile da guidare, e nessuna con il cambio normale. Vent'anni fa, quando ho iniziato, arrivavano a 18 anni appena compiuti e non vedevano l'ora di saper portare la macchina. Ora neanche si sforzano di imparare: la patente è diventata un di più. Se c'è bene, se non c'è fa lo stesso». Il rapporto dei giovani e giovanissimi con la licenza di guida è cambiato: da simbolo (e strumento) di indipendenza e libertà, a incombenza da rimandare il più possibile, se non proprio da evitare.

Oltre all'esperienza di chi lavora sul campo, lo confermano i numeri a livello nazionale: le patenti conseguite nel 2016 dai giovani tra i 18 e i 19 anni sono state 287.551, contro le 314.070 del 2012, con un calo dell'8,4%. In parte — svela un'inchiesta del mensile specializzato *Quattroruote* — dipende dalla spesa: per un corso di guida per la patente B (teoria più 10 ore di lezioni di pratica) a Milano si spendono in media 1.054 euro, con un minimo di 920 e un massimo che può arrivare anche 1.253. Poco meno a Roma (800 euro in media, con un minimo di 750 e un massimo di 860) e a Napoli (821 in media, con 690 come minimo e 880 di massimo).

Ma c'è anche un cambiamento culturale, registrato sia negli Stati Uniti che in Europa: «Le giovanissime generazioni non hanno più l'auto come status symbol, il suo posto è stato preso dai *device*, dai computer, dai telefoni e in generale dalla tecnologia di ultima generazione — spiega Rita Bichi sociologa dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano —. Il loro bisogno di indipendenza, inoltre, non passa più dalla macchina».

Rispetto a venti o trent'anni fa è cambiato il modo di vivere il tempo libero, soprattutto in

1.054

Il costo medio in euro per prendere la patente di guida a Milano: si va da un minimo di 920 euro a un massimo di 1.253

800

La media di quanto si spende a Roma per ottenere la patente: si parte da un minimo di 750 euro e si arriva a un massimo di 860

821

Euro il costo medio di un corso per prendere la patente di guida a Napoli: si va da un minimo di 690 euro a un massimo di 880

città: «Il mito della discoteca che abbiamo conosciuto negli Anni 90, per esempio, è un po' decaduto — prosegue Bichi —. Anche per quanto riguarda i locali, i consumi si sono diversificati: si fa magari l'happy

hour, per poi uscire con gli amici in città».

Infine per tanti giovanissimi, c'è la voglia di scegliere stili di vita più sostenibili: «Hanno una maggiore attenzione all'ambiente: la macchina per

molti di loro è prima di tutto un mezzo inquinante — dice Bichi —. Pure nelle grandi città come Milano, i giovani scelgono più frequentemente la bici, privilegiata spesso rispetto al motorino. In generale si



Anche nelle grandi città, molti giovani scelgono la bici invece del motorino. In generale preferiscono i mezzi più ecologici

preferiscono i mezzi più ecologici». E non è un caso se la bici è uno dei simboli della sottocultura *hipster* che negli ultimi anni ha conquistato venti e trentenni.

«In generale c'è una maggiore offerta di mobilità: l'auto è diventata un mezzo accanto agli altri, che però ha costi rilevanti», dice Emilio Patella, segretario nazionale di Unasca (l'associazione di categoria delle autoscuole). E infatti una ricerca recente fatta a livello europeo dalla società di consulenza AlixPartners rilevava che solo il 16% dei ragazzi tra i 18 e i 29 anni, avendo 30 mila euro a disposizione, si sarebbe comprato un'auto nuova, contro il 36% che avrebbe preferito fare una vacanza da sogno.

@elenatebano
© RIPRODUZIONE RISERVATA



AVVISO A PAGAMENTO

FLOS

AVVISO ALLA CLIENTELA

Abbiamo ricevuto alcune segnalazioni in merito alle Lampade modello **Romeo Moon S2** e **Romeo Louis II S2**, con riferimento ad esemplari in produzione **dall'anno 1996 fino all'anno 2006**. Abbiamo riscontrato come l'utilizzo improprio di alcuni prodotti detergenti sull'apparecchio possa indebolire, con il decorso del tempo, il sistema di fissaggio dei diffusori, portando, in casi estremamente remoti, al suo cedimento.

Seppure le segnalazioni abbiano avuto riguardo ad un numero limitatissimo di casi, la sicurezza è da sempre una priorità per Flos. Si è pertanto provveduto a predisporre, per i Clienti che avessero acquistato tali modelli a partire **dall'anno 1996 e fino a tutto il 2006**, un semplice Kit integrativo di sicurezza, agevolmente installabile e idoneo a prevenire qualsivoglia deterioramento. Si invita pertanto la Clientela a rivolgersi **c/o il rivenditore autorizzato Flos più vicino** per ricevere le informazioni necessarie e ottenere gratuitamente il Kit integrativo di sicurezza. Per maggiori informazioni ed elenco rivenditori autorizzati, si prega di consultare il sito **www.flos.com**, o di inviare una e-mail a **customerservice@flos.com**.

L'intervista

La filosofia di Petra: «Per essere indipendente non mi serve il volante»

«Non mi interessa e finora non mi è mai stata necessaria». Petra Filagrana, trentina di Rovereto, studia architettura ed è arrivata a 23 anni senza aver preso la patente.

Mai servita?

«No: vivo in città, mi arrango in bici, al massimo con i passaggi. Se devo fare viaggi più lunghi uso Blablacar. Le mie amiche che l'hanno presa abitano fuori, nelle valli. Io non ne ho bisogno. Forse è anche una forma di pigrizia».

Non ti manca l'indipendenza che dà?

«Di recente me l'ha detto anche un parente: "Io alla tua età l'ho fatta per essere libero". Ci ho pensato: ma per me non è così. Sono gli oggetti legati alla nostra età della tecnica che mi fanno sentire indipendente. L'unica indipendenza che vorrei è economica».

Quindi non pensi che la prenderai?

«So che prima o poi mi servirà. Mi sono anche data un tempo massimo: entro i 25 anni. Ma chissà se lo rispetto».

E. Teb.

© RIPRODUZIONE RISERVATA