

Le radici di un progetto per la città

Pubblicato: Sabato 2 Febbraio 2008

Riceviamo e pubblichiamo

Le radici di un percorso a sinistra, dai livelli locali ai livelli più elevati, sono i contenuti, sono la nostra capacità di andare a vedere le cose, comprenderle, eventualmente criticarle e presentare valide alternative.

Siamo convinti che da questa crisi non si fuoriesce con scelte politiciste di vertice o di meri cartelli elettorali che puntano solo alla sopravvivenza.

Il sentimento comune ci sembra essere quello della necessità di ricostruire una sinistra capace di farsi interprete delle istanze di un popolo.

A Gallarate, già dal 2006, i Partiti politici appartenenti alla cultura della sinistra hanno intrecciato un dialogo costante e proficuo che ha ribadito la comunanza di una visione progettuale d'insieme e che ha dato luogo ad una serie di iniziative, campagne e manifestazioni sul territorio con lo scopo di informare, sensibilizzare e coinvolgere i cittadini su diversi temi, di carattere cittadino e territoriale e non solo.

Oggi gli scenari ci vedono impegnati di fronte alla crisi dell'aeroporto di Malpensa e alle speculazioni edilizie che sono iniziate con i PII (Piani Integrati di Intervento) e che proseguiranno con la variante lungo la SS 336 e la creazione del Business Park.

Iniziando dalla Malpensa occorre sottolineare che è la più grande industria della provincia di Varese con i suoi 18.000 addetti e rappresenta allo stesso tempo uno dei più grandi laboratori di precarietà.

Vorremmo allora che la SEA esercitasse tutta la sua funzione di garante delle procedure degli appalti, dell'applicazione puntuale e corretta delle norme vigenti in materia di sicurezza del lavoro onde evitare le forme diffuse di sfruttamento dei lavoratori quali certi contratti di precariato e il lavoro nero.

Tornando alla questione Malpensa la decisione Alitalia di vendere la compagnia di bandiera vedrà sull'aeroporto effetti a ricaduta che francamente destano non poche preoccupazioni.

Alitalia, nelle difficili condizioni strutturali a cui è stata condotta e con la gestione fallimentare dell'ultimo decennio, decisa la privatizzazione e aperta la procedura d'asta, si è trovata con le due offerte finali di Air France e di Air One: Air France ha proposto 0.35 € per azione, 6,5 miliardi di investimenti, 1700 esuberi, un solo hub, 20 aerei nuovi subito e 3 ogni anno e si è

impegnata a conservare e valorizzare il marchio Alitalia recuperandone il debito gestionale. Air One ha offerto 0,01 € per azione, 4,3 miliardi di investimenti, 2750 esuberi, una piena operatività da creare in 5 anni.

Il CdA di Alitalia e il Governo hanno fatto propria l'offerta di Air France perché l'hanno ritenuta la migliore sul mercato, per un congruo futuro di Malpensa e per un'occupazione di qualità.

Condividiamo la preoccupazione sulle conseguenze che questa scelta comporterà su Malpensa e in particolare sull'occupazione e sull'economia di un'area produttiva come la nostra.

Siamo di fronte alla constatazione che la compagnia di bandiera non regge questo progetto di hub e ne trae le conseguenze, per cui una riflessione su Malpensa deve partire da qui.

Le Lega Nord e i partiti della destra hanno operato un singolare rovesciamento dei ruoli: da responsabili dell'attuale situazione di crisi si atteggiavano a vittime, strumentalizzano politicamente i problemi, frappongono linee di sbarramento contraddittorie.

In un primo tempo hanno rifiutato l'evidenza dei fatti e richiesto che Alitalia andasse comunque avanti non rinunciando a Malpensa, contraddicendo così la loro vocazione liberista e antistatalista, disposti a continuare a far pagare la sopravvivenza di Alitalia a quei cittadini contribuenti che tanto dicono di difendere attraverso interventi statali a fondo perduto.

Quando il Governo ha fatto propria la scelta del CdA di Alitalia, hanno immediatamente contrapposto Air One ad Air France, in nome della difesa della nazionalità in pericolo, incuranti del fatto che si tratta di una compagnia con una flotta modesta, con rare rotte internazionali, priva di alleanze strategiche nel settore, piena di debiti.

Con l'attuale crisi di governo non sappiamo se si apriranno nuovi scenari ribadiamo però che la crisi Alitalia è dovuta, oltre che alle inefficienze e agli sprechi gestionali, a scelte e comportamenti tutti interni alla logica di realizzare a Malpensa un aeroporto hub a tutti i costi.

Un discorso di prospettiva deve partire dalla correzione degli errori fatti finora. Il problema delle prospettive di Malpensa esiste da tempo, la problematica Alitalia l'ha riproposto all'ordine del giorno: ora si tratta di affrontarlo con lucidità, con una riflessione vera, a tutto campo, non strumentale, che leghi insieme le esigenze del territorio a quelle più generali, nazionali, e le aspettative economiche a quelle del lavoro e alle compatibilità ambientali.

In questa fase diventa indispensabile da parte del nuovo Governo, qualunque esso sia, la conclusione dell'iter della legge delega di riforma del trasporto aereo, che classifichi e orienti le funzioni degli oltre 100 aeroporti italiani, in un'ottica di sviluppo razionale di tutto il sistema aeroportuale, entro il quale affrontare la questione degli aeroporti del Nord e prevedere un ruolo definito per Malpensa, che ne sviluppi le potenzialità, indipendentemente dalle strategie di Alitalia: un ruolo che sia compatibile con la sostenibilità del territorio e che preveda il completamento degli interventi infrastrutturali necessari.

Siamo di fronte a un'occasione importante e irrinunciabile: impostare finalmente uno sviluppo equilibrato, di cui non siano il territorio e i lavoratori a pagare le conseguenze.

Una ridefinizione del ruolo di Malpensa non può non comportare un ripensamento delle scelte urbanistiche e infrastrutturali del territorio circostante.

Finora si è continuato a sostenere che Malpensa è un hub e che in futuro dovrà esserlo ancora di più: lo si è fatto perché sono in gioco grandi interessi economici, primi fra tutti gli affari degli immobiliari e della grande distribuzione e le politiche amministrative, comunali, provinciali e regionali, compiacenti per affinità politico-culturale e per esigenze obiettive di bilancio. In nome dello sviluppo illimitato di Malpensa, dell'incremento demografico e dalla domanda di consumi che ne deriverebbero, sono stati varati o sono in itinere Piani di Governo del Territorio, piani integrati, interventi infrastrutturali che possono trovare una loro legittimità solo nella prospettiva del volo di Malpensa.

E' una logica che rovescia il rapporto liberista domanda-offerta: si è creata, e si vuol continuare a creare, un'offerta superiore alla domanda, con ingenti risorse pubbliche messe a disposizione di interessi privati, ponendo sul mercato un'infrastruttura nata male, con l'intenzione di farne faro e volo per un'economia espansiva basata sugli affari a discapito del territorio,

La politica urbanistica del Comune di Gallarate è la cartina di tornasole di tale logica: più volte il sindaco si è richiamato allo sviluppo di Malpensa come motore inesauribile di occasioni e di possibilità di crescita, assumendo l'incremento demografico della città, peraltro non particolarmente alto, costante e del tutto fisiologico, come fattore di legittimazione di varianti, piani integrati o nuovi strumenti urbanistici, come il PGT in corso di approntamento, che di volta in volta sacrificano senza discrezione alla speculazione edilizia pezzi di un territorio comunale ormai abbondantemente saturo ed eccessivamente antropizzato, ai limiti della sopportabilità ambientale.

La nuova colata di cemento a fianco della SS336 che si prospetta ci preoccupa non poco, una cementificazione motivata con la necessità di non farsi scappare le occasioni di sviluppo generate dall'hub Malpensa e dalla volontà di "risparmiare" territorio a sud della 336 così da lasciare almeno uno spazio verde nella città. Peccato che la richiesta di vincolare a verde quell'aria non sia stata ad oggi accettata e che già si preveda col PGT di costruire proprio in quegli spazi l'ospedale unico con Busto, un centro di ricerca e un polo universitario (e poi certamente esercizi commerciali, alberghi e altra edilizia residenziale). Altre costruzioni che fanno lievitare le volumetrie della variante oltre al limite consentito dal piano d'area e il cui impatto ambientale non sarà considerato dalla frettolosa VAS, che si è deciso di concludere in tempi brevissimi nonostante l'assenza di diversi dati e approfondimenti, a seguito dell'escamotage di separare la valutazione ambientale strategica del PGT da quella della variante della 336.

Il buon senso e la volontà di governare Gallarate negli interessi dei suoi cittadini imporrebbe, soprattutto in questo momento di incertezza del futuro di Malpensa, di evitare il consumo inutile del territorio, per non dovere gestire accanto alla crisi aeroportuale anche l'emergenza di una città occupata da insediamenti e strutture sovradimensionati.

Documento elaborato dal gruppo di lavoro della sinistra gallaratese costituito da:
Rifondazione Comunista (Cinzia COLOMBO, Stefano RIZZI, Marco ZOCCHI)
Sinistra Democratica (Luciana DABALA', Calogero RINALDO)
Partito dei Comunisti Italiani (Osvaldo BOSSI, Giuseppe MAFFIOLI, Ennio MELANDRI)
Federazione dei Verdi (Filiberto ZAGO)

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it